This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

Ger
2172
10.118

HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY

Digitized by Google

Ger 2172.10.118

VERI TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDINAE IN NOV ANGL

HARVARD COLLEGE LIBRARY

HOHENZOLLERN COLLECTION

IN COMMEMORATION OF THE VISIT OF
HIS ROYAL HIGHNESS
PRINCE HENRY OF PRUSSIA
MARCH SIXTH, 1902
ON BEHALF OF HIS MAJESTY
THE GERMAN EMPEROR

PRESENTED BY ARCHIBALD CARY COOLIDGE PH.D.
ASSISTANT PROFESSOR OF HISTORY

E.D. French fc 1902

No 6279

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

# Bemerkungen

gegen die

## Beſchlüſſe der deutſchen Reichsverſammlung

über

## Flüſſe, Canäle und Seen

und über

## Eiſenbahnen.

(Als Manuſcript gedruckt.)

Hannover.

Schrift und Druck von Fr. Culemann.

1848.

Digitized by Google

Ger 2172.10.118

HARVARD COLLEGE LIBRARY
JUL 28 1906
HOHENZOLLERN COLLECTION
GIFT OF A. C. COOLIDGE

Digitized by Google

Die deutſche Reichs=Verſammlung hat in Beziehung auf die Artikel V. und VI. des Entwurfs der deutſchen Reichsverfaſſung (§§. 25 bis 32) bei erſter Berathung Beſchlüſſe gefaßt, welche, wenn ſie bei zweiter Berathung nicht erheblich geändert werden, das große Werk der Einigung Deutſchlands mehr gefährden als befördern dürften. Dieſe Einigung, ſo nothwendig ſie übrigens für Ehre, Kraft und Sicherheit des Vaterlandes iſt, und ſo erreichbar ſie bei beſonnener Würdigung des Beſtehenden ſein würde, läßt ſich ſchwerlich herbeiführen, wenn man verſucht, auch das Ungleichartige in äußere Gleichheit zu bringen, nach theoretiſchen Abſtractionen das Unpaſſende durchzuführen und die freie, ſelbſtändige Bewegung in den einzelnen Staaten durch ein unnöthiges Centraliſiren zu lähmen. Das Centraliſiren iſt immer bedenklich: eine unlösbare Verwirrung aber geht daraus hervor, wenn man aus der Geſammtheit des Volks= und Staatslebens einzelne Stücke herausreißt und centraliſirt, das Uebrige aber unberückſichtigt läßt.

Die nach dieſen Geſichtspunkten gegen die erwähnten Beſchlüſſe der Reichsverſammlung eintretenden Bedenken offen darzulegen, iſt der Zweck dieſer Zeilen.

## I. Ueber den Artikel V. der Reichsverfaſſung (§§. 25—28) und über §. 32 im Artikel VI., die Flüſſe und Canäle betreffend.

Dieſe Paragraphen lauten alſo:

§. 25.

„Die Reichsgewalt hat das Recht der Geſetzgebung und



Digitized by Google

Oberaufſicht über die für Schiffe oder Flöße fahrbaren Flüſſe und die Mündungen der in dieſelben fallenden Neben-Gewäſſer, über die dem allgemeinen Verkehre dienenden Canäle und Seen, über den Schifffahrtsbetrieb und die Flößerei auf dieſen Waſſerſtraßen, ſo wie über alle Verhältniſſe, welche darauf von directem Einfluſſe ſind.“

§. 26.

„Alle deutſchen Flüſſe ſind für deutſche Schifffahrt und Flößerei frei von Zöllen. Bei den mehrere Staaten durchſtrömenden oder begrenzenden Flüſſen tritt für die Aufhebung dieſer Flußzölle eine billige Ausgleichung ein. Wie und mit welchen Mitteln für die Erhaltung und Verbeſſerung der Schiffbarkeit dieſer Flüſſe geſorgt werden ſoll, beſtimmt ein Reichsgeſetz.“

§. 27.

„Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleuſen- und dergleichen Gebühren in den an dieſen Flüſſen und den Mündungen der Nebenflüſſe gelegenen Orten unterliegen der Geſetzgebung und Oberaufſicht des Reichs. Es darf in Betreff dieſer Gebühren eine Begünſtigung der Angehörigen eines deutſchen Staats vor denen anderer deutſchen Staaten nicht Statt finden.“

§. 28.

„Flußzölle und Schifffahrtsabgaben dürfen auf fremde Schiffe und deren Ladung nur durch die Reichsgewalt gelegt werden; jedoch bleiben für dieſelben bis zu Erlaß neuer Beſtimmungen oder bis zu weiteren Anordnungen die bisherigen fortbeſtehen.“

§. 32.

„Der Reichsgewalt ſteht das Recht zu, zum Schutz des Reichs oder im Intereſſe des allgemeinen deutſchen Verkehrs ꝛc. Canäle anzulegen, Flüſſe ſchiffbar zu machen, oder deren Schifffahrt zu erweitern. Sie hat für die Unterhaltung der ſo gewonnenen Verkehrswege zu ſorgen. Die bei derartigen Fluß- und Canalbauten gewonnenen Vorlandungen gehören dem Reiche.“

Digitized by Google

In keinem deutſchen Staate iſt der vorliegende Gegenſtand — die Benutzung der Gewäſſer und die Sorge für dieſelben — von ſo tief eingreifender Bedeutung, als im Königreiche Hannover; aus den eigenthümlichen Verhältniſſen dieſes Landes läßt ſich die Begründung der Bedenken gegen verſchiedene Beſtimmungen der bezeichneten Paragraphen — abgeſehen von allgemeineren Betrachtungen — zunächſt herleiten; es wird daher zweckmäßig ſein, eine kurze Darlegung der hiebei hauptſächlich in Betracht kommenden Landes-Verhältniſſe vorangehen und die Prüfung der einzelnen Paragraphen, ſo weit ſie Bedenken erregen, nebſt Verbeſſerungs-Vorſchlägen nachfolgen zu laſſen.

## A. Darlegung einiger Verhältniſſe des Königreichs.

Das Königreich Hannover kann, nach Maßgabe ſeiner Boden-Beſchaffenheit, in drei Landſtriche abgetheilt werden.

Der eine iſt das Berg- und Hügelland, welches den ſüdlichen Theil des Landes, namentlich die Provinzen Göttingen, Grubenhagen, Hohnſtein, Hildesheim und einen Theil der Provinzen Calenberg und Osnabrück begreift, und in den gebirgigſten Gegenden vorzüglich Mineralien und Holz, in den übrigen aber einen durchgängig fruchtbaren, zum Ackerbau benutzten Boden darbietet.

Der andere Landſtrich iſt ein ebenes oder flach-hügeliges Land, welches von jener ſüdlichen Abtheilung in der Linie etwa von Braunſchweig über Peine, oberhalb Hannover, an den nördlichen und nordöſtlichen Abhängen des Deiſters über Minden, Lübbecke, Oldendorf, Oſter- und Weſterkappeln ſich ſcheidet und nordwärts bis an die Marſchen ſich erſtreckt; dieſer Landſtrich iſt theils durch Entwäſſerung großer Moore, und durch Bewäſſerung großer Sandflächen fruchtbar gemacht, theils einer ähnlichen Urbarmachung annoch in großem Umfange fähig.

Die dritte Abtheilung begreift die Marſchen an den Ufern der in die Nordſee ſich ergießenden Flüſſe und längs der ganzen Nordſeeküſte. Dieſes Marſchland iſt nach und nach, ſeit Jahrhunderten, durch Ablagerung der aus den höheren Gebirgsgegenden in den Flüſſen herabgeſchwemmten feinſten und frucht-

barſten Erdtheile, durch ſ. g. Aufſchlickung an und zwiſchen den Mündungen der größeren Flüſſe entſtanden, und bildet zwiſchen dieſen die großen Fluß= und Küſten=Marſchen, welche durch neuen Anwachs, namentlich an den Mündungen der Elbe, Weſer und Ems, ſich fortwährend noch vergrößern und mit höchſtem Ertrage zur Viehzucht und zum Ackerbau benutzt werden. Dieſer ganze Landſtrich muß in großer Ausdehnung gegen die Fluthen des Meeres und vieler Haupt= und Nebenflüſſe durch umfaſſende, koſtſpielige Uferwerke und Deich=Anlagen (cf. unten pag. 12.) geſchützt werden.

Das Königreich iſt, in ſeiner Lage zwiſchen Elbe, Weſer und Ems, von etwa 112 theils ſchiffbaren, theils nur flößbaren und anderen Haupt= und Nebenflüſſen, ſo wie von vielen ſchiffbaren Canälen, beſonders Moor=Canälen, nach allen Richtungen
Anl. A. durchſchnitten. Die Anlage A liefert eine Ueberſicht der größeren Flüſſe. Auch die vorhandenen Entwäſſerungs=Canäle werden, beſonders in den Oſtfrieſiſchen Marſchen, zum innern Schifffahrts=Verkehr benutzt, und ſind dazu beſonders mit eingerichtet. Die vorhandenen Waſſerſtraßen ſind theilweiſe unter ſich durch Canäle verbunden (z. B. die Hamme und Oſte im Bremiſchen, der Ems=Canal zwiſchen Lingen und Meppen, in die Haaſe mündend, 6850 Ruthen lang, mit 6 Schleuſen und 10 Fahrbrücken, ferner das ſ. g. Trecktief zwiſchen Emden und Aurich, 3⅓ Meilen lang, mit 3 Schleuſen.)

Die Vermehrung der Canal=Anlagen iſt in vielfachen Richtungen bereits projectirt und mehr oder weniger in der Vorbereitung begriffen (z. B. zwiſchen der Oſte und Schwinge, von Stade über Bremervörde nach Bremen, in den Meppenſchen Moor=Colonien, zwiſchen Aurich und Wittmund ꝛc.) Außerdem hat das Königreich rings umher an ſeiner ſüdlichen, ſüdoſt= und nordöſtlichen Gränze die der Nordſee zuſtrömenden Binnenflüſſe ſämmtlicher Nachbarſtaaten aufzunehmen.

Dieſer ſeltene Reichthum an Gewäſſern jeder Art erleichtert zwar die Urbarmachung, erhöht die Fruchtbarkeit des Bodens, befördert die Schifffahrt und andere gewerbliche Betriebe; aber die Gewäſſer können auch Urſache großer Landes=Drangſale werden, und ſind es ſchon zu verſchiedenen Zeiten gewor=

Digitized by Google

den*). Die dagegen errichteten Schutz-Anlagen erfordern eine unausgeſetzte Fürſorge, damit Leben und Eigenthum einer großen Anzahl von Landesbewohnern in den fruchtbarſten Theilen des Königreichs geſichert bleiben; ſie nehmen in bedeutendem Grade ſowohl die Staats-Caſſe als auch die Kräfte der Landesbewohner unmittelbar in Anſpruch. (cf. unten pag. 12).

Die Bodenbeſchaffenheit und der Reichthum an Gewäſſern haben ſchon ſeit uralter Zeit die Landwirthſchaft und die Schifffahrt zu den wichtigſten Gewerben des Königreichs und zur Quelle ſeines Wohlſtandes gemacht. Dieſe Gewerbe aber werden gerade durch die Beſtimmungen des Artikels V der Reichsverfaſſung weſentlich getroffen, und in dieſer Beziehung bedürfen ſie einer näheren Erörterung.

### 1. Landwirthſchaft.

Von 1,748,338 Einwohnern, welche, nach der neueſten Volkszählung (Juli 1848) im Königreiche auf $698\frac{1}{2}$ Quadrat-Meilen leben, kommen auf die Städte (70 an der Zahl) nur 298,929, auf die Flecken und das platte Land aber (108 Flecken, 5880 Dörfer, 930 einzelne Höfe und Vorwerke) die übrigen. Die Bevölkerung in den Flecken und auf dem platten Lande beträgt fünf Sechstheile, in den Städten nur ein Sechstheil der Bevölkerung. Von jenen fünf Sechstheilen beſchäftigt ſich bei weitem die größte Anzahl mit der Landwirthſchaft und mit dahin gehörigen Gewerben. Die Landwirthſchaft hat daher jederzeit die ganz beſondere Fürſorge der Hannoverſchen Regierung in Anſpruch genommen, und vorzüglich auch in Beziehung auf Anſtalten, welche gerade den vorliegenden Gegenſtand nahe berühren; dieſe Anſtalten ſind: das Ent- und Bewäſſerungsweſen und die Deich- und Sielanlagen.

*) Noch am 9. April 1847 erhob ſich plötzlich eine Sturmfluth an der Oſtfrieſiſchen Küſte zu einer Höhe von $8\frac{3}{4}$ Fuß, und an der Unterelbe zu $10\frac{3}{4}$ Fuß über den gewöhnlichen Fluthſtand, alle Deiche in jenen Gegenden mit der größten Gefahr bedrohend. Das furchtbare Unglück im Februar 1825, durch Sturmfluthen veranlaßt, iſt noch in lebhafter Erinnerung.

Digitized by Google

### a. Ent- und Bewäſſerungen.

Nach der oben dargelegten Bodenbeſchaffenheit hat ein Theil des Königreichs Überfluß, ein anderer aber Mangel an Waſſer. Dieſes Hinderniß landwirthſchaftlicher Boden-Cultur kann durch künſtliche Einrichtungen gehoben werden, welche als Ent- oder als Bewäſſerungs-Anſtalten ſich geltend machen, womit häufig die Anlegung oder auch die Beſchränkung oder Wegräumung von Stau-Anlagen in Verbindung ſteht. Einrichtungen dieſer Art werden zwar oft dadurch nothwendig, daß das Königreich eine große Menge von Gewäſſern beſitzt, welche zu gewerblichen Unternehmungen theils ſchon benutzt werden theils noch benutzt werden können und müſſen; indeſſen iſt die Rückſicht auf Beförderung der Landwirthſchaft im hieſigen Königreiche bei weitem die überwiegende. Denn während für andere Gewerbe das Waſſer, — als Triebkraft — allenfalls durch ſonſtige Kräfte erſetzt werden kann (Dampf, Wind ꝛc.) iſt der Bezug zwiſchen Landwirthſchaft und Waſſer ſo eng, ſo natürlich und ſo nothwendig, wie zwiſchen Erde und Waſſer. Die überwiegende Bedeutung des Waſſers für die Landwirthſchaft tritt immer ein, mag das überflüſſige Waſſer entfernt (Entwäſſerung), oder das Fehlende herbeigeführt (Bewäſſerung) werden müſſen; ſie tritt beſonders jetzt ein, wegen der zunehmenden Gemeinheitstheilungen, Verkoppelungen, Urbarmachung von Haiden und Mooren.

Die Entwäſſerungen ſind namentlich von ganz beſonderer Wichtigkeit für die Moore und die Marſchen.

Der Moorgrund umfaßt etwa 1,250,000 Morgen oder gegen 60 Quadrat-Meilen. Die auf dieſem Moorgrunde angelegten Colonien ſind durchgängig von ausgedehnten Canälen durchſchnitten, welche zur Entwäſſerung nöthig ſind und theilweiſe zur Torfſchifffahrt benutzt werden. Das Hochmoor in Oſtfriesland war ſchon im Jahre 1839 in einer Länge von etwa 12,000 Ruthen (à 20 Fuß Rheinl.) von Haupt-Canälen, und in einer Länge von 6100 Ruthen von Neben-Canälen durchſchnitten. In dieſen Canälen befanden ſich ſchon damals eilf große Schleuſen; es wurden auf 27 Werften im Hochmoore Schiffe gebaut, und es befanden ſich im Beſitze der dortigen Vehn-Coloniſten 123 See-

Digitized by Google

ſchiffe und 303 Torfſchiffe. Die Zahl der See- und Torfſchiffe hat eben ſo wie die Länge der Canäle und, mit dieſen, die Zahl der Schleuſen während der letzteren Jahre bedeutend zugenommen. — Aus den Mooren im Landdroſteibezirke Stade gehen, nach einem vor einigen Jahren aufgeſtellten Anſchlage, jährlich mindeſtens 21,600 Laſt Torf (à 4000 Pfund) nach Bremen; 41,000 Torfkähne befahren jährlich die Hamme und Wörpe; viele von dieſen Kähnen tragen 4 Laſt. Der die Hamme mit der Oſte verbindende Canal iſt 3352 Ruthen lang, 20 Fuß im Waſſerſpiegel breit und 3 Fuß im Waſſer tief. Vom Canale zur Oſte fuhren jährlich wenigſtens 8000 Kähne. — Die Moor-Colonien des Meppenſchen ſind theils, wie Papenburg, ſehr weit entwickelt, theils aber erwarten ſie noch ähnliche Entwäſſerungs- und Schiffs-Anſtalten, um ſich zu gleicher Bedeutung zu erheben.

Während die Entwäſſerungs-Anſtalten für den Moorboden nur als unabweisliches Mittel der Urbarmachung und beſſerer Cultur angeſehen werden können, ſind ſie für die Marſchen, als nothwendige Folge ihrer niedrigen Lage und Eindeichung, ganz unentbehrlich. Die Marſchen, welche ſeit vielen Jahrhunderten, unter dem Schutze weiſer Geſetze, eingedeicht ſind, können ohne Abwäſſerung nicht beſtehen; ſie bedürfen vielmehr einer ſehr geregelten Abwäſſerung, weil ſie vielen, von der Geeſt kommenden Flüſſen und Bächen ausgeſetzt ſind; ſie ſind zugleich, bei ihrer außerordentlichen Fruchtbarkeit, und bei der ihnen obliegenden ſchweren Deichlaſt, einer ganz beſonderen und ſachkundigen Fürſorge eben ſo würdig als bedürftig.

Außer der regelmäßigen Entwäſſerung der Moore und Marſchen werden aber im Königreiche auch außergewöhnliche Entwäſſerungen großer Landſtriche häufig durch die Nothwendigkeit geboten. So ſind z. B. jetzt im Werke die Entwäſſerungen des Hadelnſchen Sietlandes (auf einen Koſtenaufwand von 462,453 Thlr. veranſchlagt), des Seezelthales durch Correction des Seezelfluſſes, ferner des Allerthales durch Correction und Umleitung der Oberaller, dann der Ilmenau-Gegend durch Correction des Ilmenaufluſſes.

Die Bewäſſerungen ſind jederzeit lediglich Verbeſſerungs-

Digitized by Google

Maßregeln; gleichwohl iſt Bewäſſerung für manche Bezirke — namentlich auch in den ſüdlichen Landestheilen — ein höchſt wichtiges, oft ſelbſt unerläßliches Bedingniß der Cultur und Cultur=Verbeſſerung; ihr Vortheil kann ſehr groß, das entgegenſtehende Verbietungsrecht aber oft ſehr geringfügig ſein.

Sowohl bei Ent= als bei Bewäſſerungen tritt faſt immer ein directer Widerſtreit der Intereſſen zwiſchen einzelnen Landestheilen und in dieſen zwiſchen einzelnen Gemeinden und Privatperſonen ein; Colliſionen, welche nur durch eine vorſichtige, den örtlichen Verhältniſſen angepaßte, völlig ſachkundige Behandlung angemeſſen ausgeglichen werden können.

### b. Deich= und Sielweſen.

Deiche ſind Erdwälle, welche dazu dienen, das Eindringen entweder des Seewaſſers (Seedeiche) oder des Flußwaſſers abzuhalten (Flußdeiche); ſie werden Winterdeiche genannt, wenn ſie das hinterliegende Land gegen die höchſten Fluthen bei Herbſt= und Frühlingsſtürmen, Sommerdeiche, wenn ſie daſſelbe gegen den gewöhnlichen Ueberlauf des Waſſers oder gegen plötzliche Sommer=Fluthen ſichern ſollen. Die Deiche befinden ſich entweder im Eigenthum einer Gemeinde, indem ſie der Feldmark derſelben zum Schutz dienen; oder ſie ſind unter einzelne Eingeſeſſene pfandweiſe zur Unterhaltung vertheilt, ſo daß jeder ſeinen Deichtheil als Eigenthum beſitzt. Die Anlage, Wiederherſtellung und Unterhaltung der Deiche liegt in jenem Falle den mit Häuſern oder Grundſtücken anſäſſigen Gemeinde=Mitgliedern, im andern Falle jedem einzelnen Eigenthümer oder dem Deichbande ob, d. h. einer Vereinigung von Eigenthümern, welche mit vereinten Kräften aus einer gemeinſchaftlichen Deichcaſſe die Koſten beſtreiten. In beiden Fällen iſt die Verpflichtung zur Anlage und Unterhaltung der Deiche eine Reallaſt, welche auf den durch den Deich geſchützten Grundſtücken ruht. Exemtionen irgend einer Art ſind dabei ganz unzuläſſig; weder Vertrag noch Verjährung kann den Beſitzer eines deichpflichtigen Grundſtücks von der Deichlaſt befreien. Was an Geld, Arbeitslohn oder Materialien zum Deichbau creditirt iſt, genießt in der Regel ein Vorzugsrecht im Concurſe. Das zwiſchen dem Deiche und dem

Digitized by Google

Strome oder dem Meere belegene Land dient theils zum Schutze der Deiche theils zur Gewinnung der für den Deichbau erforderlichen Erde. Der Strom und Uferbau steht mit den Deichanlagen in genauer Verbindung und iſt gewiſſermaßen ein weſentlicher Theil derſelben; er hat den Zweck, die auf dem Ufer ruhenden Deiche gegen die durch Strömungen entſtehenden Zerſtörungen zu ſichern, überflüſſige Stromarme fortzuſchaffen, gefährliche Stromengen zu beſeitigen oder Ufereinriſſe zu decken. Die Deichhalter und Deichverbände ſind wenigſtens zur Erhaltung der an ihren Deichtheilen liegenden Strom- und Uferwerke oft verpflichtet, weil dieſe Werke als Zubehörungen des dahinter liegenden Deichs betrachtet werden. Oft aber ruht die Verpflichtung zum Uferbau auch auf viel größeren Strecken, z. B. im Lande Hadeln, und iſt, namentlich an den Meeresküſten in Oſtfriesland, Sache des Deichbandes, wo ein ſolcher vorhanden iſt. Anlagen an den Ufern und Flüſſen, welche den Lauf des Fluſſes verändern, aufhalten oder verengen, ſind den Anwohnern nicht erlaubt, wenn dadurch dem Nachbar ein erheblicher Schaden zugefügt wird. Es ergiebt ſich aus dieſen Bemerkungen, wie ſehr auch die bei Flußbauten gewonnenen ſ. g. Vorlandungen mit dem Deichweſen genau zuſammenhangen.

Das durch den Deich geſchützte Land (Binnenland) bedarf der Ableitung des Binnenwaſſers, welches innerhalb des Deichs von Regen und Schnee ſich ſammelt oder von angränzenden höheren Gegenden herfließt. Hierzu dienen Siele oder Schleuſen, mittelſt welcher die zur Aufnahme und Ableitung des Binnenwaſſers angelegten Canäle durch den Deich geführt werden; durch dieſe Canäle wird auch in einzelnen Fällen, ſofern es ohne Beſorgniß vor ſonſtigen Gefahren geſchehen kann, das Binnenland mit Fluthwaſſer aus dem Strome bewäſſert. Die Genoſſenſchaft, welche zu ſolchen Zwecken ein Siel auf gemeinſchaftliche Koſten angelegt hat (die Sielacht) und gewöhnlich einem Deichverbande angehört, iſt in Anſehung ſowohl der Siele ſelbſt als auch der Canäle, der Canal-Brücken und der damit zuſammenhängenden Ent- und Bewäſſerungs-Anſtalten, ähnlichen Verpflichtungen unterworfen, wie ſie für das Deichweſen beſtehen. Die Sieltiefe bilden zugleich, in ihren vor den Sielen belegenen äußeren Theilen,

Digitized by Google

Häfen des Landes, und ſind auch in dieſer Beziehung zum Theil von großer Bedeutung.

Das ganze Deich= und Sielrecht hat ſeine Quelle in beſondern Deichordnungen und, wo dieſe nicht ausreichen, im Herkommen oder in der rechtlichen Natur und im Zwecke des Deich= und Sielweſens. Die Gefahr für Leben und Eigenthum nöthigt hier, der Regierungsgewalt eine große Ausdehnung zu geben, während zugleich die Größe der Pflichten des Einzelnen es erforderlich macht, daß auch dem Richteramte eine ſehr ausgedehnte Wirkſamkeit bleibe. Bei Behandlung dieſer ſchwierigen Angelegenheiten, welche regelmäßig mit allen Fluß= und Uferbauten in unzertrennlicher Verbindung ſtehen, iſt eine genaue Kenntniß der Local=Zuſtände um ſo nöthiger, als dabei weſentlich nach gütlichen Vereinbarungen geſtrebt werden muß.

Das Königreich hat an derartigen Anlagen, welche das Leben, das Eigenthum und den täglichen Erwerb einer großen Anzahl von Landesbewohnern ſichern, in den verſchiedenen Marſch=Diſtricten 134 geographiſche Meilen Haupt=Fluß= und See=Deiche mit 238 Haupt=Abwäſſerungsſchleuſen zu unterhalten!

Hinter dieſen Deichen ſind 56½ Quadrat=Meilen (oder etwa 1,186,000 Morgen) des fruchtbarſten Landes mit etwa 19,536 Feuerſtellen und 111,290 Einwohnern belegen.

Die jährlichen Koſten der gewöhnlichen Unterhaltung dieſer Schutzanlagen ſind, abgeſehen von ſehr bedeutenden Strecken geringerer, ſ. g. Sommerdeiche und einer großen Anzahl kleinerer Ent= und Bewäſſerungsſchleuſen (welche nur den Schutz gegen hohe Sommerfluthen bezwecken), überhaupt zu der Summe von 450,958 ₰ zu veranſchlagen.

Neben dieſer Summe ſind die Unterhaltungs=Koſten für die übrigen waſſerbaulichen Anlagen des Landes, namentlich für Abwäſſerungs=Canäle mit ihren Brücken, für Sommerdeiche und dahin gehörige Arbeiten, ferner für den Strom= und Uferbau an den höheren Strom=Abtheilungen und an den Binnenflüſſen, endlich für Unterhaltung der Canäle und Schifffahrts=Anlagen zuſammen etwa zu 175,000 ₰ jährlich zu veranſchlagen.

Digitized by Google

Hiernach ergiebt ſich für die Waſſerbau-Verhältniſſe des Königreichs, im Verhältniß zur Größe deſſelben, ein Umfang und eine Wichtigkeit, die in dieſer Beziehung, nächſt Holland, von keinem andern Staate des europäiſchen Feſtlandes übertroffen oder auch nur erreicht werden. Insbeſondere wird die Vertheidigung der Deiche gegen die Fluthen im hieſigen Königreiche durch die Einwirkungen der Ebbe und Fluth erſchwert, welche bekanntlich an der Oſtſee-Küſte und an den Mündungen der in die Oſtſee ſich ergießenden Ströme gar nicht eintreten. Es erſtreckt ſich die Fluth der Elbe bis in die Gegend von Lauenburg, die der Weſer bis Bremen, die der Ems bis weit über Halte hinaus.

Um eine, auch nur nothdürftige Sicherheit, eine nur mittelmäßige Benutzung des Bodens zu erreichen, ſind den Bewohnern der bedeichten Landestheile ſchon die gewöhnlichen Anſtrengungen ſehr drückend, die außergewöhnlichen aber ſind kaum zu ertragen; allein jede Nachläſſigkeit rächt ſich auf das Härteſte, wie denn angenommen werden darf, daß mit jedem Thaler, der durch ſchlechte Entwäſſerung oder Bedeichung am Pachtwerthe des Morgens der Marſchen verloren ginge — und das iſt leicht — ein Capital von etwa 30 Millionen vernichtet ſein würde. Nur dann, wenn die bedeichte Fläche gut erhalten und bewirthſchaftet wird, kann der Deichverband ſeine ſchweren Verpflichtungen erfüllen. Die vorzüglichſten Beſtimmungen der Deichordnungen ſind auf eine beharrliche Erhaltung der Deiche und auf Verhütung einer mangelhaften Benutzung und der Zerſplitterung des Bodens gerichtet. Daher die alte Rechtsregel: „Wer nicht kann deichen, der ſoll weichen.“ Um ſo mehr aber müſſen die deichpflichtigen Grundeigenthümer gegen Uebergriffe von Außen her geſchützt, um ſo mehr muß über Befolgung der durch die Natur gebotenen Geſetze zur Sicherung ihres Lebens und ihres Eigenthums gewacht werden; ſie haben ein Recht, dies zu verlangen.

Digitized by Google

## 2. Schifffahrt.

Das Königreich beſitzt an ſeinen ausgedehnten Küſten und an ſeinen vielen ſchiffbaren Gewäſſern eine Menge guter Hafen- und Schiffsliegeplätze; die Anzahl der größeren beläuft
Anl. B. ſich, laut Anlage B. etwa auf 57. Es fehlt eben ſo wenig an den zum Bau, zur Ausrüſtung und Verproviantirung der Schiffe erforderlichen Materialien; die Bevölkerung an den Küſten und Flüſſen, ja theilweiſe tief im Binnenlande, iſt ſeit Jahrhunderten auf die Schifffahrt angewieſen und innig damit vertraut; theilweiſe trägt auch der Handel der Hanſeſtädte Hamburg und Bremen dazu bei, in der Nähe derſelben das Gewerbe der Schifffahrt zu beleben. So hat daſſelbe immer mehr an Umfang und Bedeutung gewonnen. Die Hannoverſche Flagge betheiligt ſich von Jahr zu Jahr mehr beim großen Welthandel; ihre Hauptthätigkeit beſteht zwar in der Vermittelung des Verkehrs der Oſt- und Nordſeeküſten; allein regelmäßig befahren Hannoverſche Schiffe auch das Mittelländiſche und Schwarze Meer. Außerdem iſt aber auch die Binnenſchifffahrt auf den Flüſſen, namentlich auf der Aller, Leine, Weſer und Ems und in den Moor-
Anl. C. D.E.F. Colonien von erheblicher Bedeutung. In den Anlagen C. D. E. F. ſind einige nähere Nachrichten über Hannoverſche Schifffahrts- und Schiffbau-Verhältniſſe zuſammengeſtellt.

Die größte Anzahl der Hannoverſchen Seeſchiffe iſt mit der Frachtfahrt beſchäftigt und eben deshalb befahren ſie viele entfernte Meere. Die auf denſelben beſchaffte Ausfuhr iſt hauptſächlich nach England (meiſtens durch Vermittelung Hamburger und Bremer Handlungshäuſer) und nach Holland gerichtet; ſie befaßt vorzüglich die Erzeugniſſe des Ackerbaues und der Viehzucht. Die Einfuhr beſteht hauptſächlich in Colonial- und Manufactur-Waaren aus England und Holland, und in Holz und Eiſen aus Norwegen und Schweden.

Das Schifffahrts-Gewerbe gewährt, neben ſeinen directen Vortheilen für den Umtauſch der Güter, zugleich durch Fiſchfang, Schiffbauerei, Anker- und Maſten-Bereitung, Segelmachen und dergl., Verproviantirung und Bemannung der Schiffe, einer großen Anzahl von Einwohnern Gelegenheit zum nützlichen Erwerbe.

Digitized by Google

Für Beförderung der Schifffahrt iſt durch Navigations-ſchulen, Beſtimmungen über Lootſenweſen und Strandrecht, durch Schifffahrtsverträge, Handelsvereine, See- und Fluß-Verſicherungsanſtalten, unverſteuerte Niederlagen, Canal- und Hafen-Anlagen und Verbeſſerung der ſchiffbaren Flüſſe mit gutem Erfolge geſorgt. Noch in neueſter Zeit ſind erhebliche Geldverwendungen für größere Hafenanlagen erfolgt, (z. B. für einen Schiffsliegeplatz am untern Theile des Schwinge-Canals 51,248 Rthl.; für einen neuen Hafenplatz am linken Ufer der Geeſte, Geeſtemünde, 61,155 Rthl.; für eine Hafenanlage bei Harburg in Verbindung mit dem Eiſenbahnhofe zuſammen bis jetzt über 977,600 Rthl.

Die Erhaltung und Verbeſſerung der ſchiffbaren Ströme liegt im eigenen Intereſſe des hieſigen Landes und erfordert einen ſehr erheblichen Koſtenaufwand, welcher um ſo weniger zu vermeiden iſt, als mit den Fluß- und Uferbauten des Königreichs faſt regelmäßig umfaſſende Deich- und Schleuſen-Arbeiten, ſo wie Ent- und Bewäſſerungs-Anſtalten verbunden ſind; Dinge, welche ſich nach den gegebenen geographiſchen Verhältniſſen nicht trennen laſſen und, wegen ihrer Rückwirkung auf die weſentlichſten Landes-Intereſſen, nicht getrennt werden dürfen. So hat z. B. bei Bildung eines neuen Fahrwaſſers bei Emden zugleich auf den Schutz dieſer Stadt gegen Sturmfluthen und auf Verbeſſerung der Abwäſſerung benachbarter Sielachten Bedacht genommen werden müſſen; Anlagen, welche einen Koſtenaufwand von etwa 411,000 Rthl. erfordern und großentheils von der Stadt Emden aus eigenen Mitteln herbeigeſchafft ſind.

---

Die vorſtehende, nur das Weſentlichſte berührende Darlegung einiger Verhältniſſe des Königreichs wird ergeben, daß Landwirthſchaft und Schifffahrt für daſſelbe von der überwiegendſten Wichtigkeit ſind und daß im Intereſſe dieſer wichtigen Gewerbe, zugleich auch zum Schutze großer Landestheile gegen Waſſersnoth, die Gegenſtände des Waſſerbaues eine ungetheilte Fürſorge der öffentlichen Verwaltung erfordern. Jene Gewerbe haben im Volke Fleiß, Mäßigkeit, Wohlſtand und einen ernſten, beſonnenen und redlichen Sinn hervorgerufen, welcher den Cha-

Digitized by Google

rakter dieſes Volks bildet. Aus jenen, durch die Gunſt des Bodens und ſeiner Gewäſſer unwandelbar dargebotenen Gewerben iſt zugleich eine treue Anhänglichkeit an die Heimath und an das gemeinſame deutſche Vaterland hervorgegangen. Dieſe deutſche Geſinnung hat ſich oft und in ſchwieriger Zeit durch Thaten bewährt; aus ihr iſt noch im gegenwärtigen Jahre die Bereitwilligkeit zu großen Opfern für Deutſchlands Integrität hervorgegangen; ſie wird ſich ferner bewähren, ſo lange nicht durch unnöthiges Centraliſiren Verwirrungen angeſtiftet und die theuerſten Intereſſen des Landes in Gefahr gebracht werden. Dies führt zur Prüfung der über die §§. 25, 26, 27, 32 gefaßten Beſchlüſſe der Reichsverſammlung.

## B. Prüfung der gefaßten Beſchlüſſe.

Es iſt nothwendig,

1) einige Bemerkungen über einen hiemit ſehr nahe verwandten Gegenſtand, nämlich über die kurz vorher ergangenen Beſchlüſſe der deutſchen Reichsverſammlung hinſichtlich der Schifffahrts=Anſtalten voranzuſchicken, um ſodann

2) zur Erörterung der die §§. 25, 26, 27, 32 betreffenden Beſchlüſſe ſelbſt überzugehen und Vorſchläge zu angemeſſener Abänderung derſelben daran zu knüpfen.

### 1.

In Beziehung auf die Schifffahrts=Anſtalten hatte der Verfaſſungs=Ausſchuß der deutſchen Reichsverſammlung — in Übereinſtimmung mit dem eben ſo ſachkundigen als durch regen Eifer für Deutſchlands Wohl ausgezeichneten Reichs=Handels=Miniſter Duckwitz — folgende Paragraphen vorgeſchlagen:

### §. 21.

„Die Schifffahrts=Anſtalten am Meere und in den Mündungen der deutſchen Flüſſe (Häfen, Seetonnen, Leuchtſchiffe, Lootſenweſen, Fahrwaſſer u. ſ. w.), ſind der Fürſorge der einzelnen Uferſtaaten überlaſſen; ſie unterhalten dieſelben aus eigenen Mitteln.“

Digitized by Google

§. 22.

„Die Reichsgewalt hat die Oberaufſicht über dieſe Anſtalten und Einrichtungen.

Es ſteht ihr zu, die betreffenden Staaten zur gehörigen Unterhaltung derſelben anzuhalten, auch dieſelben aus den Mitteln des Reichs zu vermehren und zu erweitern.“

§. 23.

„Die Abgaben, welche in den Seeuferſtaaten von den, die Schifffahrts-Anſtalten benutzenden Schiffen und deren Ladungen erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung dieſer Anſtalten nöthigen Koſten nicht überſteigen.

Sie unterliegen der Genehmigung der Reichsgewalt.“

§. 24.

„In Betreff dieſer Abgaben ſind alle deutſchen Schiffe und deren Ladungen gleich zu ſtellen.

Eine höhere Belegung fremder Schiffe kann nur von der Reichsgewalt ausgehen.

Die Mehrabgabe von fremder Schifffahrt fließt in die Reichscaſſe.“

Der volkswirthſchaftliche Ausſchuß hatte, wiewohl unter Diſſens von dreizehn ſeiner Mitglieder den Verbeſſerungsantrag geſtellt, anſtatt der obigen §§. 21 — 24 nur Folgendes zu beſchließen:

„Die Schifffahrts-Anſtalten am Meere und in den Mündungen der Deutſchen Flüſſe, (Häfen, Seetonnen-, Leuchtſchiffe, Lootſenweſen, Fahrwaſſer ꝛc.) ſind Reichsſache und werden durch Fürſorge der Reichsgewalt unterhalten. Die Reichsgewalt beſtimmt die dafür zu erhebenden Abgaben, hinſichtlich welcher alle Deutſchen Schiffe gleich zu behandeln ſind. Es iſt der Reichsgewalt überlaſſen, fremde Schiffe höher zu belegen als die Deutſchen. Über das Nähere der Ausführung ergeht ein Reichsgeſetz.“

Gegen dieſen Verbeſſerungsantrag wurde von der oben er-



Digitized by Google

wähnten ſtarken Minorität des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes ſelbſt das Folgende als **votum dissensus** erklärt:

„Die Unterzeichner des Minoritätserachtens finden ſich veranlaßt, ſtatt des Paragraphen des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes, den §§. 21 — 24 des Verfaſſungsentwurfs beizutreten, jedoch unter Wegfall der Worte „und deren Ladungen" in §. 23 und 24, und zwar aus folgenden Gründen. — Zunächſt pflichten ſie den in dem Berichte des Verfaſſungs-Ausſchuſſes, Seite 12, über Artikel IV. §. 21 — 24 entwickelten Anſichten über den Gegenſtand bei, ohne zu wiederholen, indem ſie davon ausgehen, daß den einzelnen Uferſtaaten die Fürſorge und nähere Überwachung der für den Seehandel und die Schifffahrt nöthigen Verfügungen, Einrichtungen und Anlagen überlaſſen bleiben muß. Die Sache begreift ſo viele verſchiedene Theile in ſich, als Häfen, Seetonnen, Leuchtthürme und Leuchtſchiffe, Baaken, Lootſenweſen, Regulirung des Fahrwaſſers, Quarantäne-Anſtalten 2c„ zu deren richtiger und zweckmäßiger Handhabung eine genaue Kenntniß durch langjährige Erfahrung erforderlich iſt, daß, wenn die Reichsgewalt allerdings die Oberaufſicht zur Sicherſtellung des allgemeinen Intereſſes darüber ausüben ſoll, ſie doch nicht die Ausführung ſelbſt in die Hand nehmen kann, ohne dadurch höchſt wahrſcheinlich das Schifffahrts-Intereſſe ſehr weſentlich zu beeinträchtigen und ſo auf den ganzen, ſich unter den ſeitherigen Verhältniſſen ſo großartig aufgeſchwungenen Seeverkehr nachtheilig einzuwirken. Der Paragraph des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes erklärt dagegen die Schifffahrtsanſtalten am Meere ohne Weiteres für Reichsſache, und will, daß ſie durch Fürſorge des Reichs unterhalten werden ſollen, was freilich einer verſchiedenartigen Auslegung fähig iſt. Abgeſehen von den angeführten entgegentretenden Gründen, könnten die Unterzeichneten des Minoritäts-Erachtens aber auch eben ſo wenig einer ſolchen, ihnen nicht genügend entſchieden ſcheinenden Beſtimmung beipflichten, worin — wenn auch nicht direct — ausgeſprochen iſt, daß die Reichsgewalt die Ausführung wiederum Dritten zu übertragen haben dürfte. — Die Hafen- und ſonſtigen Anlagen und die Schifffahrtsangelegenheiten der Uferſtaaten umfaſſen eine Maſſe von Einzelheiten, die theils

Digitized by Google

Sache der Communen oder auch von Privaten ſind, wie z. B. Hafenanlagen, Werfte ꝛc., das Lootſenweſen u. ſ. w., und die faſt in allen Staaten dieſen unter Aufſicht der Behörden überlaſſen bleiben. Wir berufen uns zur Begründung unſeres Antrags darauf, und namentlich auf die vereinigten Staaten Nord-Amerika's, woſelbſt die Schifffahrts- und Hafenangelegenheiten durchaus nicht Sache des General-Gouvernements ſind, obwohl ſolches dort weit eher, als in unſerem Staatencomplexe ausführbar ſein würde. Wenn wir uns daher auch um ſo entſchiedener, in dieſem Falle, gegen ein ſolches Centraliſiren, als dem Geſammtintereſſe ſchädlich, ausſprechen müſſen, ſo haben wir noch einen wichtigen Punkt zur Sprache zu bringen, deſſen gar keine Erwähnung gemacht iſt. — Es heißt in dem Paragraphen des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes: „Die Schiffsanſtalten ꝛc. ſind Reichsſache.“ Dieſe Anſtalten ſind aber das Eigenthum von Einzelſtaaten, von Communen oder gar Privaten, theils unter ſchweren Opfern, ja mit dem Aufwande von Millionen, durch die raſtloſe Thätigkeit der Bevölkerung der Seeuferſtaaten, ohne anderweitige Beihülfe, ins Leben gerufen und mehr oder weniger durch zu dem Zwecke aufgenommene Capitalien belaſtet. — Die Übernahme durch das Reich könnte daher jedenfalls nur gegen entſprechende Entſchädigung geſchehen, denn ſonſt könnten mit gleichem Rechte andere derartige, dem allgemeinen Verkehre dienende Anſtalten, als Eiſenbahnen u. ſ. w., ohne Weiteres für Reichseigenthum erklärt werden. ꝛc.

Unterz: Gevekoht. J. Veit. v. Reden. Dröge. Dr. Stahl. Czoernig. Franck, Oſterrath. A. Hollandt. Y. Brons. Sprengel. Breuſing. E. Merck *).“

Außer dieſen Gründen der Minorität des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes wurde gegen den Verbeſſerungs-Antrag deſſelben während der Berathung von vielen verſchiedenen Seiten im Weſentlichen Folgendes hervorgehoben:

„Der Wetteifer der Einzelſtaaten werde ſich vermehren, wenn ihnen dieſer Gegenſtand überlaſſen bleibe;

„Die Schifffahrtsanſtalten ſtehen mit örtlichen ſtädtiſchen Einrichtungen oft in enger Verbindung;

*) cf. ſtenogr. Berichte pag. 3219, 3220.



Digitized by Google

„Das Deutſche Reich würde ſich dadurch eine große Laſt und großen Koſten=Aufwand aufladen;

„Die Uferſtaaten würden, als zunächſt dabei betheiligt, ihre Pflicht bei Unterhaltung der fraglichen Anſtalten ſchon erfüllen;

„Der centralbureaukratiſche Gedanke der Verwaltung habe alles individuelle Leben der Provinzen ſchon oft zerſtört;

„Das vorgeſchlagene, überhaupt in der Tendenz des volks=wirthſchaftlichen Ausſchuſſes liegende Centraliſirungsſyſtem koſte viel, ſchaffe wenig, corrumpire durch Begünſtigung Einzelner das Volk; habe ſich in Frankreich durchaus nicht bewährt, während das entgegengeſetzte Syſtem (selfgovernment) ſowohl in England als in den Nordamerikaniſchen Freiſtaaten viel günſtiger gewirkt und Großes hervorgerufen habe;

„Die Verwaltung müſſe ſo viel als möglich den Einzel=ſtaaten verbleiben, weil ohnehin dieſe ſich beſſer auf die örtlichen Verhältniſſe verſtehen;

„Nach den Vorſchlägen des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes werde Eiferſucht und Petitionsſucht unter einzelnen betheiligten Gegenden ſich entwickeln, und das alte leidige Vielregieren von einem Mittelpunkte aus, nebſt einer unerträglichen Kleinigkeits=krämerei wieder hergeſtellt, auch großer Zeitverluſt herbeigeführt werden.

„Aus dem Principe des Bundesſtaate folge nur ſo viel, daß in gemeinſamen, mehre Staaten betreffenden Angelegenheiten die Reichsgewalt die Oberaufſicht zu üben, in privativen Sachen aber (wenn nur der einzelne Staat in Frage komme) dieſer ohne Oberaufſicht der Reichsgewalt ſelbſtändig zu regieren habe;

„Die Oberaufſicht der Einzelſtaaten habe die angemeſſene Wahrnehmung der einzelnen Verwaltungszweige zu controliren, während die Oberaufſicht der Reichsgewalt zum Gegenſtande habe, daß nicht zu Gunſten eines einzelnen Staats von dem andern Maßregeln genommen oder unterlaſſen werden können;

„Der volkswirthſchaftliche Ausſchuß ſei in ſeinen Anträgen überhaupt nicht conſequent; wenn es nämlich um die Production auf dem ſeiner Natur nach mehr ſtabilen Gebiete der Landwirth=ſchaft ſich handele, dann werde die freieſte Bewegung und Ver=

Digitized by Google

fügung empfohlen, dann ſollen die Güter beliebig zerſplittert werden; komme man aber auf das Gebiet der Induſtrie und des Handels, dann empfehle man die ſtrengſten Schutzzölle, dann ſolle der Staat überall helfend einſchreiten." *)

In richtiger Würdigung aller dieſer Gründe erklärte eine große Majorität (286 gegen 145 Stimmen) ſich gegen den Verbeſſerungs=Antrag des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes, und es wurden die §§. 21, 22, 23, 24 von der Reichsverſammlung in vorgeſchlagener Art ſo, wie ſie oben angeführt ſind, angenommen. **)

Nach dieſem Vorgange hätte man erwarten dürfen, daß in ähnlicher Weiſe auch das Cap. V des Verfaſſungsentwurfs, die Flüſſe und Canäle betr., behandelt worden wäre. In dieſer Erwartung ſieht man jedoch leider! ſich gänzlich getäuſcht. Die nachfolgende Prüfung der §§. 25, 26, 27 und 32 wird dies näher ergeben.

## 2.

## Zu §. 25.

Der Verfaſſungs=Ausſchuß hatte als §. 25 Folgendes vorgeſchlagen:

"Die Reichsgewalt hat das Recht der Geſetzgebung und Oberaufſicht über die für Schiffe oder Flöße fahrbaren Flüſſe und die Mündungen der in dieſelben fallenden Nebenflüſſe, über die dem allgemeinen Verkehre dienenden Canäle und Seen, ſo wie über den Schifffahrtsbetrieb auf dieſen Waſſerſtraßen."

Zu dieſem Vorſchlage ſtellte der volkwirthſchaftliche Ausſchuß einen Verbeſſerungsantrag, welcher, wiewohl nur durch

*) Pag. 3225 bis 3247 der ſtenographiſchen Berichte. Hiebei iſt zugleich die Aeußerung vorgekommen, daß der volkswirthſchaftliche Ausſchuß bereits in der Anſicht mancher Mitbürger als der ärgſte Störenfried gefürchtet werde.

**) Der Berichtserſtatter des Verfaſſungs=Ausſchuſſes, Herr Profeſſor Waitz aus Göttingen, hat über dieſe Verhandlung das anliegende Schreiben Anl. G. an die Redaction der Schlesw.=Holſteinſchen Zeitung unterm 21. November d. J. gerichtet; wir entnehmen daſſelbe aus öffentlichen Blättern.

Digitized by Google

eine Majorität von 207 gegen 200 Stimmen, als §. 25 in folgender Faſſung angenommen wurde:

§. 25. „Die Reichsgewalt hat das Recht der Geſetz„gebung und Oberaufſicht über die für Schiffe oder Flöße „fahrbaren Flüſſe und die Mündungen der in dieſelben fal„lenden Nebengewäſſer, über die dem allgemeinen Verkehre „dienenden Canäle und Seen, über den Schifffahrtsbetrieb „und die Flößerei auf dieſen Waſſerſtraßen, ſo wie über „alle Verhältniſſe und Abgaben, welche darauf von directem „Einfluſſe ſind.“

Durch die Faſſung dieſes §. 25 wird zunächſt eine Reihe von Zweifeln hervorgerufen.

a. Was ſoll eigentlich Gegenſtand der Geſetzgebung ſein? Der Ausdruck: über Flüſſe, über Mündungen, Canäle ꝛc. iſt ſehr dehnbar. Soll ſich das Recht der Reichsgewalt nur auf die Schiffbarkeit der Waſſerſtraßen beziehen? oder auf andere Gegenſtände der Flußhoheit und Waſſerbaupolizei und auf welche? oder ſoll, wie es nach den Andeutungen einiger Mitglieder des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes wahrſcheinlich wird, die ganze Flußhoheit nebſt der Waſſerbaupolizei über alle ſchiff- und flößbaren Flüſſe und nebſt dem Rechte der Verwaltung ohne Ausnahme auf die Reichsgewalt übergeben, den Einzelſtaaten aber nur die Laſt der Unterhaltung bleiben? Oder ſoll ein gemiſchtes Verhältniß mit concurrirenden Rechten eintreten? Dies führt zu dem ferneren Zweifel:

b. ſoll das Recht der Geſetzgebung und Oberaufſicht der Reichsgewalt ausſchließlich zuſtehen (wie von Einigen beantragt wurde) oder in Gemeinſchaft mit den einzelnen Staaten? wie ſoll im erſteren Falle die Verwaltung, ohne eigene Oberaufſicht der Landesbehörden, geführt, die Unterhaltung zweckmäßig geleitet werden können? und wie ſoll im andern Falle die Gemeinſchaft geordnet werden, ohne Confuſion und Competenz-Streitigkeiten hervorzurufen?

c. Was bedeutet der Ausdruck: „Recht der Geſetzgebung und Oberaufſicht?“ Der Verfaſſungs-Ausſchuß unterſcheidet zwiſchen dem Rechte und der wirklichen Ausübung deſſelben; ſeine Abſicht ſcheint dahin zu gehen, daß die Reichsgewalt bei

Digitized by Google

gemeinſchaftlichen Waſſerſtraßen zunächſt oder ſogar ausſchließlich Geſetze zu geben und Oberaufſicht zu führen, bei anderen, privativen Waſſerſtraßen aber nur das Recht haben ſolle, „mitunter" mit Geſetzen und Maßregeln der Oberaufſicht „einzutreten".*)

Aber liegt dieſe Unterſcheidung auch in den Abſichten des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes, welcher die fragliche Faſſung beantragt hat? Aus den Worten des §. 25 iſt ein ſolcher Unterſchied nicht zu entnehmen; wäre er aber auch wirklich beabſichtigt, wie würde er praktiſch durchzuführen ſein? müßte nicht der Einzelſtaat in der Ungewißheit über dasjenige, was die Reichsgewalt „mitunter" thun könnte, in die größten Schwankungen gerathen? würden nicht dieſe Schwankungen den Waſſerſtraßen mehr ſchaden, als die dunkle Beſtimmung der Reichsverfaſſung ihnen nützen könnte?

d. Was bedeutet der Ausdruck Oberaufſicht?

Dieſe Frage rechtfertigt ſich, wenn man erwägt, daß man von verſchiedenen Seiten bei der Berathung darin das Recht einer unmittelbaren Verwaltung, einer einheitlichen Leitung aller Flußbauten hat verſtehen wollen. Iſt dies die — freilich nichts weniger als die Freiheit befördernde — Abſicht geweſen, ſo hätte man ſie wenigſtens deutlich ausſprechen müſſen, ſo unausführbar und unzweckmäßig auch eine derartige Beſtimmung, nach unſerer Anſicht, geweſen ſein würde. Iſt aber die Abſicht nicht dahin gerichtet, auch die Verwaltung an die Reichsgewalt zu ziehen, wie ſoll dann der Einzelſtaat, ohne das Recht der Geſetzgebung und die Befugniß zur ſelbſtändigen Leitung der Flußbauten zu haben, die Verwaltung in ſo verwickelten Angelegenheiten zweckmäßig führen können?

e) Was bedeutet der Ausdruck: „Nebengewäſſer?"

Der volkswirthſchaftliche Ausſchuß, welcher der beſte Interpret ſeiner Worte ſein muß, hat dabei vor Augen gehabt, „daß nicht bloß „Nebenflüſſe" (wie der Verfaſſungs-Ausſchuß vorgeſchlagen hatte) ſondern auch andere Nebengewäſſer, z. B.

---

*) cfr. Motive des Verfaſſungs-Ausſchuſſes zu Art. V des Verfaſſungs-Entwurfs und pag. 3351, 3384—3386 der ſtenographiſchen Berichte

Digitized by Google

der Abfluß aus Teichen in die Ströme in Betracht kommen müßten*). Der Herr Berichterstatter des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes hat außerdem noch den Umſtand angeführt: „daß namentlich an den unteren Theilen der Flüſſe, beim Ausfluß in's Meer, nicht bloß Flüſſe, ſondern auch Gewäſſer, die aus Deichbauten und Abwäſſerungen kommen, zu berückſichtigen ſeien"**).

Man muß in der That dankbar ſein für dieſe offenen Erläuterungen; wenigſtens erſieht man doch daraus klar, zu welchen Unklarheiten der redlichſte Wille führen kann. Alſo alle, auch die kleinſten Gewäſſer, auch Teiche und Abwäſſerungs-Gräben oder Schleuſen-Canäle ſollen da, wo ſie in den Hauptſtrom münden, der Geſetzgebung und Oberaufſicht des Reichs unterworfen ſein! ſo groß die alſo zugedachte Ehre iſt, ſo wird doch die beſcheidene Frage erlaubt ſein: wie wird die Einwirkung der Reichsgewalt auf derartige Dinge ſich von den Deich- und Schleuſen- und Abwäſſerungs-Anlagen ſelbſt trennen laſſen? ſtehen nicht dieſe Anlagen in genaueſter Verbindung mit dem Orte, der Art, dem Umfange der Einmündung in den Strom? oder ſollen alle jene waſſerbaulichen Werke gleichfalls der Obhut des Reichs unmittelbar unterliegen? wie würde dies möglich und würde es verſtändig ſein? Bedenkt man auch, in welche endloſe Conflicte man eben dadurch die Reichsgewalt mit den, gerade hier die freieſte Selbſtregierung genießenden Uferbewohnern bringen würde? und wie außerordentlich groß die, für das Eigenthum, für die Sicherheit und das Leben derſelben durch eine ſolche Einmiſchung in ihre innerſten Verhältniſſe von vielleicht unkundiger Hand aus weiter Ferne herbeigeführte Gefahr ſein würde?

Sollen aber jene waſſerbaulichen Werke den Einzelſtaaten zur Anordnung und Ausführung verbleiben — wie dies vom Verfaſſungs-Ausſchuſſe in der Motivirung des Art. V als nothwendig bereits anerkannt iſt, — wie ſoll dann die Competenz zwi-

*) p. 3212 der ſtenographiſchen Berichte.
**) p. 3382, 3383 der ſtenographiſchen Berichte.

Digitized by Google

ſchen der Reichsgewalt und den Einzelſtaaten feſtgeſtellt, wie ſoll die Gränze zwiſchen der Sorge für die Schiffbarkeit der Ströme und derjenigen für die Abwäſſerungen und Deiche und Schleuſſen gezogen werden können?

Zur Empfehlung des fraglichen Ausdruckes: „Nebengewäſſer" dürfte es übrigens auch nicht gereichen, wenn ein Abgeordneter bei der Berathung ihn deshalb für zweckmäßig erklärt hat*):

„weil unter Flüſſen immer ein ſchiffbares Gewäſſer verſtanden werde, es aber bekannt ſei, daß alle Gewäſſer, ſelbſt kleinere, von großem Einfluſſe auf die Stromgebiete größerer Ströme ſeien; er brauche nur auf die Werre aufmerkſam zu machen, welche ſich in Weſtphalen in die Weſer ergieße."

Es iſt allerdings nicht zu läugnen, daß jedes Gewäſſer, welches in ein anderes fließt, Einfluß auf daſſelbe hat; zweifelhafter jedoch ſcheint es, ob der Einfluß ein ſo beträchtlicher iſt, daß man deshalb ſo weit gehen müßte, wie beabſichtigt zu ſein ſcheint.

f) Was iſt unter dem Ausdrucke zu verſtehen:

„dem allgemeinen Verkehre dienenden Canälen und Seen?"

Nach dieſer Wortfaſſung muß ein Jeder, welcher die Abſichten der Antragſteller nicht kennt, ſich fragen: ſoll der allgemeine Verkehr derjenige ſein, welcher über die Gränzen des Einzelſtaats ſich hinaus erſtreckt, oder derjenige, welcher wenigſtens im Gebiete des letzteren eine allgemeinere, auf mehre Landestheile ſich erſtreckende Bedeutung hat? oder ſind ſolche Canäle gemeint, deren Benutzung allgemein einem Jeden, im Gegenſatz zu Privat-Anlagen, zuſteht? oder ſoll jener Ausdruck den Gegenſatz bilden zu dem beſondern, nur auf gewiſſe Zwecke gerichteten Verkehr, wie er z. B. in Torf-Canälen vorkommt? Aber ſoll die zahlloſe Menge aller Torf-Canäle des Königreichs unter die Reichsgewalt geſtellt werden? Und

*) p. 3341 der ſtenographiſchen Berichte.

Digitized by Google

ſoll der gewählte Ausdruck auch z. B. auf ſolche Canal-Anlagen ſich erſtrecken, welche zwar flößbar, aber lediglich für Holztransporte flößbar ſind?

g) Der letzte Satz lautet:

„ſo wie über alle diejenigen Verhältniſſe und Abgaben, welche darauf von directem Einfluſſe ſind.“

Wer die ſtenographiſchen Berichte zufällig nicht geleſen hat, wird nicht umhin können, bei dieſem Satze ſich nach Beleuchtung zu ſehnen. In der That enthält er eine Fülle von Dunkelheit, wie ſie für ein Geſetz, für ein Verfaſſungs-Geſetz am wenigſten angemeſſen iſt. Was ſoll man unter: „Verhältniſſen“ ſich denken? welche Verhältniſſe ſind hier gemeint, nur natürliche als: gewerbliche, oder nur techniſche, oder beide, oder etwa auch ſittliche, politiſche, ſociale Verhältniſſe? Welches „Verhältniß“ kann nicht möglicherweiſe von directem Einfluſſe auf einen Strom und ſeine Schifffahrt ſein! Und ſoll das Wort: „darauf“ nur auf den zunächſt vorhergehenden Satz, und in dieſem nur auf das letzte Wort oder auf alle drei Hauptwörter ſich beziehen, oder erſtreckt ſich dieſes entſcheidende Wörtchen auf alle übrigen vorhergehenden Sätze? Was aber iſt ein directer Einfluß? Wo iſt die Gränze zwiſchen dem directen und nicht directen?

Der Leſer der ſtenographiſchen Berichte findet einige Erläuterung des fraglichen Satzes. Der volkswirthſchaftliche Ausſchuß ſelbſt erklärt nämlich:*)

„Solche Verhältniſſe und Abgaben, wie die am Schluſſe des §. 25 erwähnten, ſind z. B. Wehre, Aalfänge, Schiffmühlen und dergl. Hinderniſſe der Schifffahrt, Deichbauten an und im Flußbette, welche zumal an den unteren Stromſtrecken und Flußmündungen häufig vorkommen und weſentlich ſtörenden Einfluß auf die im Intereſſe des letzteren vorgenommenen Bauten ausüben können; Abgaben in Geld oder in Brettern, welche auf einzelnen Flüſſen durch die Beſitzer von Waſſerwerken von den durchgehenden Flößen erhoben werden!“

*) p. 3212 der ſtenographiſchen Berichte.

Digitized by Google

Dieſe Erläuterung läßt den eigentlichen Sinn des fraglichen Satzes freilich kaum noch im Zweifel, wiewohl ſie künftig bei Anwendung deſſelben nicht einem Jeden ſogleich zur Hand ſein möchte; allein ſie erregt nun gerade in der Sache ſelbſt die allergrößten Bedenken; ſie beſtätigt die Befürchtung, welche über die zu weit gehenden Tendenzen des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes in Beziehung auf den ganzen §. 25 ſchon oben angedeutet iſt; ſie führt recht eigentlich nunmehr zur Beurtheilung der Frage:

„iſt der §. 25 überhaupt, ganz abgeſehen von der Dunkelheit der Faſſung, in ſeiner erkennbaren Tendenz zu billigen oder nicht?

Dieſe Frage glauben wir, nach gewiſſenhafter Erwägung, entſchieden verneinen zu müſſen und zwar deshalb, weil die Beſtimmungen des §. 25, mit ihrer Tendenz, theils in materieller Hinſicht höchſt bedenklich und großentheils unausführbar ſcheinen, theils aber viel weiter gehen, als für die Zwecke deutſcher Einigung überhaupt nöthig oder angemeſſen ſein könnte.

Der volkswirthſchaftliche Ausſchuß geht, nach ſeiner eigenen amtlichen Erklärung *), in ſeiner Majorität von der Ueberzeugung aus:

„daß die möglichſte Verſchmelzung der materiellen Intereſſen aller einzelnen Volksſtämme Deutſchlands durch Ergreifung eines einheitlichen Syſtems im Innern und nach Außen das fruchtbarſte Mittel ſei, um das Gedeihen der wahren Einheit Deutſchlands zu ſichern; daß eine ſolche heilſame, ja unerläßliche Vereinigung allgemeiner materieller Intereſſen Deutſchlands aber nur dann in Wahrheit zu erreichen ſei, wenn für die Verwaltung derſelben die Competenz der Reichsgewalt genau und ſcharf von den Einwirkungen der Einzelſtaaten getrennt und die ausſchließliche Führung derſelben in die Hände des Reichs gelegt werde.“

Dieſe Ueberzeugung der Majorität des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes wird, man kann daran nicht zweifeln, dem von ihr

*) p. 3205 der ſtenographiſchen Berichte.

Digitized by Google

beantragten §. 25 gleichfalls zum Grunde liegen; ſie muß daher zur Interpretation ſeiner Tendenz dienen; dieſe kann danach keine andere ſein als die:

> es müſſe die Geſetzgebung und die vollziehende Gewalt in Beziehung auf alle ſchiffbaren oder flößbaren Flüſſe, Mündungen der Nebengewäſſer, öffentliche Canäle und Seen ausſchließlich an die Reichsgewalt übergehen, dem Einzelſtaate aber ein Anderes nicht übrig bleiben, als für die Unterhaltung der ihm allein angehörigen Waſſerſtraßen (privative Gewäſſer) aus eigenen Mitteln zu ſorgen.

Dieſe Tendenz iſt auch in der Reichsverſammlung bei der Berathung hin und wieder geradezu ausgeſprochen*), und es wäre beſſer geweſen, in dem §. 25 wirklich die Competenz der Reichsgewalt „genau“ und „ſcharf“ von den Einwirkungen der Einzelſtaaten zu trennen, als jene Tendenz aus ungenauen und ſchwankenden Ausdrücken gewiſſermaßen errathen zu laſſen**), wodurch von vorn herein nur Mißverſtändniſſen und Uneinigkeiten Thor und Thür geöffnet wird.

Dieſe Tendenz iſt, zunächſt in materieller Hinſicht, ſehr bedenklich und eine nicht ausführbare. Die Flüſſe und ihre Negewäſſer werden nicht bloß zur Schifffahrt, ſondern zu vielen gewerblichen und landwirthſchaftlichen Unternehmungen benutzt; aus ihnen werden Waſſerleitungen zu Ent- und Bewäſſerungen bewerkſtelligt; mit dieſen und mit dem ganzen Deich- und Siehlweſen ſo wie mit den Moor-Canälen ſtehen die Vorfluth-Verhältniſſe, welche man namentlich für die Reichsgewalt vindiciren will***), in genauer Verbindung. Wer den Fluß zu corrigiren

---

*) Pag. 3351, 3380, 3381, 3385 der ſtenogr. Berichte.

**) Mit Recht hat daher der Berichterſtatter des Verfaſſungs-Ausſchuſſes namentlich den letzten „unbeſtimmten, nicht genau zu faſſenden“ Satz des §. 25 als „unzweckmäßig“ bezeichnet. Pag. 3384 der ſtenogr. Berichte.

***) cf. die als Manuſcript gedruckte Denkſchrift des Waſſerbau-Directors Hübbe in Hamburg, vom 11. Mai 1848.

Digitized by Google

oder ſonſt in Bau und Beſſerung zu nehmen und zu beaufſichtigen hat, muß auch den Uferbau, mit dieſem auch den Deich= und Siehlbau, die Ent= und Bewäſſerungs=Anlagen beſorgen. Wer die Canäle zu bauen und zu beaufſichtigen hat, muß auch die Sorge für die ſchiffbaren Entwäſſerungs=Canäle in den bedeichten Marſchen, für die Moor=Colonien und deren Canäle, und für Überwachung großer Moor= und Haidſtrecken übernehmen. Alles dies ſteht unter ſich in nothwendiger Wechſelwirkung. Eins kann nicht ohne das Andere geleitet, beaufſichtigt und ausgeführt werden. Bei den größeren Strömen kommt z. B. die Lage der Deiche und Ufer, die Natur des Stroms in Beziehung auf ſeine periodiſchen Anſchwellungen, auf ſeine verſchiedenen Ebbe= und Fluthſtände, auf Oberwaſſer und Eisgang, nebſt der Entwäſſerung des bedeichten Landes weſentlich in Betracht. Durch Schifffahrts=Anlagen oder Fluß=Correctionen, bei welchen dieſe Verhältniſſe gehörige Berückſichtigung nicht gefunden haben, ſei es durch Mangel an Erfahrung und Kenntniß von der Natur des Fluſſes, ſei es durch Bevorzugung der allgemeineren Schifffahrts=Intereſſen, können ganze Marſchdiſtricte gefährdet und in großes Unglück gebracht werden.

Man wird zwar entgegnen, daß ſolche Verhältniſſe bei der Reichsgewalt oder den anordnenden Reichsbehörden Berückſichtigung finden würden; allein die Erfahrung lehrt und es liegt auch in der Natur der Sache, daß entfernter ſtehende, mit den örtlichen Verhältniſſen nicht aus eigener Anſchauung bekannte Behörden mehr die allgemeineren, in die Augen fallenden Intereſſen, als die ſpecielleren Zuſtände, wären dieſe auch von überwiegender Wichtigkeit, zu berückſichtigen geneigt ſind. Es kommt hinzu, daß es ſchwer, wo nicht unmöglich ſein würde, von den vorbehaltenen Rechten der Reichsgewalt die ſpecielle Verwaltung zu trennen, während doch die Natnr der angegebenen Verhältniſſe oft eine ſofortige, definitive Entſchließung, jederzeit aber eine örtliche Verhandlung erfordert, eine „zweifache Verwal„tung aber eine Verwirrung hervorrufen würde, welche kaum „ihres Gleichen hätte, von der das Ende nicht abzuſehen wäre. „Die Reichsgewalt, welche doch nicht Alles adminiſtriren kann

Digitized by Google

„und ſoll, würde dasjenige, was ihr überwieſen wäre, ſo genau „und kundig nicht ausführen können, wie es die Einzelſtaaten „vermögen. Denn die Fäden der Verwaltung laufen immer „ineinander, und nur, wer alle Fäden in der Hand hat, ver„mag etwas Ganzes und Zuſammenhängendes zu Stande zu „bringen*).“

Wenn die Reichsgewalt die obere Leitung der Sache, nach der Tendenz des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes, an ſich nimmt, ſo wird ſie unfehlbar in ein unabſehbares Chaos von Detailgeſchäften gerathen; ſie wird eine ganze Hierarchie von Reichs-Waſſer-Bau-Beamten anſtellen müſſen, und dennoch, auch bei der größten Thätigkeit und bei fortwährender Vermehrung ihres Beamten-Perſonals, den Geſchäften ſo raſch, wie gerade die Natur dieſer Dinge es erheiſcht, nicht vorkommen können; der Fortgang waſſerbaulicher Werke, gewerblicher Unternehmungen, landwirthſchaftlicher Anlagen würde ins Stocken gerathen, das Deich- und Siehlweſen würde unter dem ſchwankenden Zuſtande zu leiden haben, die Marſchen wären der Waſſersnoth mehr als jemals ausgeſetzt, die Geeſten und die Moorgegenden würden oft einer kräftigen Förderung ihrer Entwäſſerungs-Angelegenheiten zu entbehren haben. Gemeinheits-Theilungen und Verkoppelungen, welche ſo oft mit derartigen Angelegenheiten zuſammenhangen, könnten der Verſchleppung ausgeſetzt ſein. Und in welche Conflicte würde nothwendig die Reichsbehörde bei Ausführung der ergangenen Anordnungen gerathen müſſen, theils mit den in ihrer Stellung unſicher gewordenen Einzelſtaaten, theils mit den Intereſſenten, welche verfaſſungsmäßig in der Regel die Koſten der Ausführung allein oder großentheils zu tragen haben würden, und denen eine ſehr freie Verwaltung von Alters her zuſteht. Ein täglicher Zuſammenſtoß der Reichsbeamten mit den Beamten des Einzelſtaats, die dann verſchiedene Intereſſen zu wahren hätten, wäre unvermeidlich, während unter einer und derſelben leitenden und ausführenden Hand die verſchiedenen Intereſſen weit leichter ihre

*) Beherzigungswerthe Worte des Berichterſtatters des Verfaſſungs-Ausſchuſſes. Stenogr. Ber. pag. 3240.

Digitized by Google

Erledigung finden? Und wie ſollte es mit den beſtehenden Fiſcherei-Berechtigungen, Mühlen-Anlagen, Brücken, Fährgerechtigkeiten ꝛc. gehalten werden? Würde die Reichsgewalt auch dieſe, mit der Hoheit über die Flüſſe oft in genauer Verbindung ſtehenden Gegenſtände an ſich ziehen mögen? oder würde die Reichsgewalt vielleicht gar die Anlegung von Wieſen an den oberen Bächen unterſagen wollen, weil dieſelben allerdings den Zufluß zu dem Strome vermindern?

Es iſt klar, daß die Staats-Regierungen in ihren Handlungen gelähmt ſein, und ſich außer Stand geſetzt ſehen würden, ſo wie bisher für die Gewäſſer, für deren Benutzung, und für den Schutz gegen ſie zu ſorgen, während ſie doch das größte Intereſſe bei ſolcher Fürſorge haben und mit den örtlichen Verhältniſſen am genaueſten bekannt ſind; das Land aber würde überall unter dieſer Ausdehnung der Reichsgewalt leiden.

Allein die Beſtimmungen des §. 25 ſind nicht bloß in dieſen, weſentlich materiellen Beziehungen für bedenklich, ja für unausführbar zu halten, ſondern ſie gehen auch viel weiter, als für die Zwecke Deutſcher Einigung überhaupt nöthig oder angemeſſen ſein könnte.

In dieſer Beziehung drängt ſich zuvörderſt die Frage auf: weshalb hat die Reichsverſammlung durch den §. 25 hinſichtlich der Flüſſe, Canäle und Seen ganz andere, und namentlich viel weiter gehende Beſchlüſſe gefaßt, als durch die §§. 21 und 22 (cf. obenpag. 16 u. 17) über die Schifffahrts-Anſtalten am Meere und in den Flußmündungen? Während ſie die Schifffahrts-Anſtalten lediglich der Fürſorge der einzelnen Uferſtaaten überläßt und der Reichsgewalt nur die Oberaufſicht über dieſelben überträgt, will ſie über alle, auch die kleinſten ſchiff- oder nur flößbaren Flüſſe, über jedes in dieſe Flüſſe einmündende Gewäſſer (wäre es auch nur ein Fiſchteich oder ein Abzugsgraben) über alle „dem allgemeinen Verkehre dienenden" Canäle und Seen (alſo auch über jeden Torfcanal) und obendrein noch über alle, auf irgend einen Schifffahrtsbetrieb directen (?) Einfluß äußernde Verhältniſſe (?), das Recht der Geſetzgebung und Oberaufſicht an die Reichsgewalt bringen! Dieſe durch-

Digitized by Google

aus verſchiedenartigen Beſchlüſſe über Gegenſtände, welche in vielen Beziehungen gleichartiger Natur ſind, erregen um ſo größeres Befremden, als dieſelben Rückſichten, welche von der Minorität des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes, von dem Verfaſſungs-Ausſchuſſe und von vielen anderen Abgeordneten bei der Berathung über die Schifffahrts-Anſtalten gegen die Centraliſirung-Tendenz der Majorität des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes vorgebracht waren *), faſt durchgängig mit gleichem Rechte ſich gegen dieſelbe Tendenz dieſes Ausſchuſſes bei den Flüſſen und Canälen geltend machen laſſen. Sucht man nach den Urſachen dieſer Inconſequenz, ſo könnte man geneigt werden, zu vermuthen, ſie ſei dadurch herbeigeführt, daß in der Schifffahrtsſache der Vorſchlag des Verfaſſungs-Ausſchuſſes, in der Fluß-Angelegenheit aber ein Verbeſſerungsantrag des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes angenommen wurde, oder vielleicht dadurch, daß die Berathung und Abſtimmung in der letzteren Angelegenheit unter dem aufregenden Eindrucke der Nachrichten aus Wien und Berlin Statt fand. Inzwiſchen muß man ſo gerecht ſein, auf die Motive zurückzuſehen, welche den volkswirthſchaftlichen Ausſchuß zu dem angenommenen Verbeſſerungsantrage und auch den Verfaſſungs-Ausſchuß zu ſeinem ziemlich ähnlichen Haupt-Antrage (cf. oben pag. 21) veranlaßt haben mochten. Aber die Motive beider Ausſchüſſe ſagen im Weſentlichen nur: „bei den, mehre Staaten durchſtrömenden „oder begränzenden Flüſſen ſeien ſo verſchiedenartige Intereſſen, „Anſprüche und Anſichten der Uferſtaaten hervorgetreten, daß „es bei keinem dieſer Flüſſe zu einer Vereinbarung über „dasjenige gekommen ſei, was der Handel und die Schiff„fahrt auf den Flüſſen zu fordern berechtigt geweſen, und der „Weg der Vereinbarungen in Beziehung auf ſolche „Flüſſe ſei ein ſchwerfälliger geweſen und habe nie zum Ziele „geführt; es müßten den Deutſchen Staaten alle die natürlichen „Vortheile ungeſchmälert geſichert werden, welche die gemein„ſchaftlichen Waſſerſtraßen des Reichs in allen Richtungen „darbieten.“

---

*) cf. oben pag. 17—21.

Digitized by Google

Dieſe Motive genügen aber augenſcheinlich nicht, um den Inhalt des §. 25 zu rechtfertigen oder auch nur zu erklären; ſie treffen den Inhalt dieſes Paragraphen großentheils gar nicht; ſie beziehen ſich vielmehr ausſchließlich auf die gemeinſchaftlichen, d. h. auf diejenigen Flüſſe, welche mehre Deutſche Staaten durchſtrömen oder begränzen; ſie ſagen nur, daß den Übelſtänden abgeholfen werden müſſe, welche auf dieſen Flüſſen den Handel und die Schifffahrt beeinträchtigt haben ſollen. Man hätte alſo, nach den erwähnten Motiven, lediglich dabei ſtehen bleiben können und müſſen, dem Handel und der Schifffahrt (abgeſehen von den hier nicht in Betracht kommenden Flußzöllen) eine gehörige Schiffbarkeit der ſ. g. gemeinſchaftlichen Flüſſe zu ſichern. Für dieſen Zweck aber würde es genügt haben:

1) die Geſetzgebung über den Schifffahrts-Betrieb auf den gemeinſchaftlichen Flüſſen, Canälen und Seen der Reichsgewalt, allenfalls ausſchließlich, zu übertragen, und ihr das Recht zu geben, die Ausführung der darüber erlaſſenen Geſetze zu überwachen;
2) die Oberaufſicht über dieſe gemeinſchaftlichen Waſſerſtraßen und auch über die Mündungen der in dieſelben ſich ergießenden Nebenflüſſe gleichfalls der Reichsgewalt zu überweiſen nebſt dem Rechte, zur gehörigen Erhaltung und Verbeſſerung der Schiffbarkeit dieſer Waſſerſtraßen die einzelnen Staaten anzuhalten; und
3) außerdem die einzelnen Staaten zu verpflichten, auch die nur Einem Staate allein angehörigen, ſ. g. privativen ſchiffbaren Waſſerſtraßen ſchiffbar zu erhalten und deren Schiffbarkeit möglichſt zu verbeſſern.

Beſtimmungen dieſer Art würden den angegebenen Zweck hinlänglich geſichert und zugleich den, über die Schifffahrtsanſtalten gefaßten Beſchlüſſen (§§. 21 und 22, ſ. oben pag. 16 und 17) und, hinſichtlich des Schifffahrts-Betriebes, dem §. 38 des Verfaſſungs-Entwurfs *) ſich angeſchloſſen haben. Anſtatt

*) Der §. 38 lautet:
„Die Reichsgewalt hat die Geſetzgebung über den Handel und die



Digitized by Google

deſſen aber iſt weit über den Zweck und über die Motive hinausgegangen. Man hat im §. 25 das Recht der Geſetzgebung über die gemeinſchaftlichen Flüſſe für die Reichsgewalt vindicirt, während doch jede Geſetzgebung über Flüſſe ꝛc. durch die Natur der Ströme, durch die Anforderungen der Wiſſenſchaft und Technik in feſte Gränzen gewieſen, durch die ganz verſchiedenartigen Verhältniſſe eines jeden Landes und Fluſſes aber in den Modalitäten bedingt iſt; man will dieſe Geſetzgebung aber auch nicht bloß auf das vorliegende Bedürfniß, nämlich auf die Schiffbarkeit, beſchränken, ſondern in ganz unbeſtimmter Weiſe auf jedes mögliche, irgend einen directen Einfluß äußernde „Verhältniß“ ausdehnen; man meint ſogar, mit der (an ſich zuläſſigen) Oberaufſicht über die gemeinſchaftlichen Flüſſe ꝛc. auch das Recht einer „einheitlichen Leitung nach gleichmäßigen Grundſätzen,“ vielleicht ſogar das Recht der Verwaltung und Ausführung in die Hand der Reichsgewalt legen zu müſſen, während doch hiedurch, nach unſeren obigen Bemerkungen, die Schiffbarkeit jener Flüſſe mehr beeinträchtigt als gefördert und großer Verwirrung Thor und Thür geöffnet werden würde. Aber nicht zufrieden hiemit, geht man ſogar ſo weit, alle dieſe Rechte auch in Anſehung aller privativen ſchiff- oder flößbaren Flüſſe, aller in dieſe Flüſſe fallenden Nebengewäſſer ohne Ausnahme, aller, einem allgemeinen Verkehr lediglich im Innern eines Staates dienenden Canäle und Seen, für die Reichsgewalt in Anſpruch zu nehmen. Was haben denn dieſe privativen Waſſerſtraßen mit der Sorge für die Schifffahrt auf gemeinſchaftlichen Strömen gemein? Es giebt allerdings einige Deutſche Flüſſe, welche nur Einem Deutſchen Staate angehören aber das nicht Deutſche Ausland berühren (z. B. die Weichſel, die Moſel, die Eider) und dieſe Flüſſe haben wohl eine allgemeinere Bedeutung für das Reich; allein dieſe Flüſſe bilden nicht die Regel; man mag ſie allenfalls als Ausnahmen behandeln, wiewohl vielleicht Preußen wenig geneigt ſein möchte,

---

Schifffahrt, und überwacht die Ausführung der darüber erlaſſenen Geſetze.“

Digitized by Google

Geſetzgebung und Oberaufſicht über den Fluß und Zubehör, z. B. in den Weichſel-Niederungen aus der Hand zu geben.

In allen übrigen Fällen berühren die privativen Waſſerſtraßen das Intereſſe eines anderen Staats gar nicht oder doch nur in ſehr untergeordneter Art; die Erhaltung ihrer Schiffbarkeit liegt, wegen der wichtigen Binnenſchifffahrt, ſo ſehr im eigenen Intereſſe des Staats, dem ſie ausſchließlich angehören, daß ſie ſeiner Fürſorge allein überlaſſen bleiben können und müſſen;*) auch ſtehen gerade dieſe kleineren Gewäſſer mit vielen, lediglich inneren Angelegenheiten der Landwirthſchaft und der Gewerbe in genaueſter Verbindung, ſo daß es geradezu unmöglich ſein würde, Geſetzgebung und vollziehende Gewalt darüber den Einzelſtaaten zu entziehen, ohne dieſen zugleich alle übrigen Rechte der öffentlichen Verwaltung zu nehmen, mithin die Exiſtenz der Einzelſtaaten, als ſolcher, zu vernichten.

Indem die Reichsverſammlung auf ſolche Weiſe weit über dasjenige hinausgegangen iſt, was im Intereſſe deutſcher Einigung irgend nothwendig oder nützlich ſein könnte, iſt ſie in die Gefahr gerathen, durch ein Syſtem der bedenklichſten Centraliſirung das Anſehen und die Kraft der Reichsgewalt ſelbſt zu untergraben. In dem Labyrinthe von Geſchäften, Anfragen, Petitionen, Beſchwerden, Berichten, Inſtructionen, Anſtellungen und — Geldzahlungen würde die Reichsgewalt ohne Zweifel in tägliche Verwickelungen mit den betheiligten Staatsangehörigen, mit den Bewohnern jeder Provinz, jedes Entwäſſerungs- oder Deich- und Siel-Verbandes, jedes Uferplatzes, jeder Moor-Colonie gerathen; in den bedeichten Marſchen aber würde vielfach ein wahrer Kampf um Exiſtenz und Leben gegen die Centralmaßregeln geführt werden. Möge daher die Reichsverſammlung, ſo lange es noch Zeit iſt, das Beiſpiel von Nordamerika und England ſich zum Muſter nehmen, wo Gegenſtände der vorlie-

*) Es iſt dies vom Verfaſſungs-Ausſchuſſe in der Motivirung des Art. V gewiſſermaßen anerkannt; auch findet ſich darin zur Begründung ſeines gleichfalls auf privative Flüſſe ausgedehnten Antrags nichts weiter, als die Verſicherung, daß er dies „für angemeſſen erachtet habe.“



Digitized by Google

genden Art den einzelnen Staaten und ſelbſt den Gemeinden zur freien, ſelbſtändigen Wahrnehmung zunächſt überlaſſen ſind.

Dem Vorſtehenden gemäß glauben wir, in Uebereinſtimmung mit demjenigen, was wir ſchon oben (cfr. pag. 33) als dem Zwecke genügend vorläufig bezeichnet haben, vorſchlagen zu müſſen, anſtatt des §. 25 folgende Beſtimmungen in die Reichsverfaſſung aufzunehmen:

§.

Die Reichsgewalt allein hat die Geſetzgebung über den Schifffahrtsbetrieb und über die Flößerei auf denjenigen Flüſſen, Canälen und Seen, welche mehre Deutſche Staaten im ſchiffbaren oder flößbaren Zuſtande durchſtrömen oder begränzen.

Sie überwacht die Ausführung der darüber erlaſſenen Geſetze.

§.

Die Reichsgewalt hat die obere Aufſicht über die im vorigen Paragraph bezeichneten Waſſerſtraßen und über die Mündungen der in dieſelben ſich ergießenden Nebenflüſſe.

Es ſteht ihr zu, zum Schutze des Reichs oder im Intereſſe des allgemeinen deutſchen Verkehrs, die einzelnen Staaten zu gehöriger Erhaltung und Verbeſſerung der Schiffbarkeit jener Waſſerſtraßen und Fluß-Mündungen anzuhalten.

Die Wahl der Verbeſſerungs-Maßregeln und deren Ausführung verbleibt den einzelnen Staaten.

Ueber die Aufbringung der erforderlichen Mittel iſt nach Maßgabe der reichsgeſetzlich zu treffenden Beſtimmung (cfr. §. *) zu entſcheiden.

§.

Alle übrigen Flüſſe, Canäle und Seen bleiben der Fürſorge der einzelnen Staaten überlaſſen.

Dieſe ſind verpflichtet, innerhalb ihrer Gränzen die Schiffbarkeit dieſer Waſſerſtraßen zu erhalten und möglichſt zu verbeſſern.

---

*) Hier würde der bisherige §. 26 des Entwurfs der Reichsverfaſſung in ſeiner künftigen Nummer zu allegiren ſein.

Digitized by Google

### Zu §. 26 des Entwurfs.

Dieſer Paragraph lautet alſo:

„Alle deutſchen Flüſſe ſind für deutſche Schifffahrt und Flößerei frei von Flußzöllen. Bei den, mehre Staaten durchſtrömenden oder begrenzenden Flüſſen tritt für die Aufhebung dieſer Flußzölle eine billige Ausgleichung ein. Wie und mit welchen Mitteln für die Erhaltung und Verbeſſerung der Schiffbarkeit dieſer Flüſſe geſorgt werden ſoll, beſtimmt ein Reichsgeſetz.“

Bei dem Zwecke des gegenwärtigen Aufſatzes, welcher die Flußzölle unberührt laſſen will, haben wir nur den letzten Satz des §. 26 hervorzuheben.

Dabei muß nun zuvörderſt anerkannt werden, daß nach den gefaßten Beſchlüſſen über Aufhebung der Flußzölle gerecht und billig ſein wird, die Erhaltung und Verbeſſerung der Schiffbarkeit aller ſ. g. gemeinſchaftlichen Flüſſe nicht von den bisher Verpflichteten bezahlen zu laſſen, daß ſogar die Nothwendigkeit es erfordert, dieſe Koſtenlaſt auf andere Mittel zu übernehmen, weil die bisher dazu benutzten Aufkünfte der Flußzölle wegfallen. Auch mag im Uebrigen eine reichsgeſetzliche Beſtimmung darüber, welche Mittel hiezu verwandt werden ſollen, vorbehalten bleiben. Allein die Worte:

„Wie für Erhaltung ꝛc. geſorgt werden ſoll, beſtimmt ein „Reichsgeſetz“

erregen Bedenken.

Soll die Reichsgeſetzgebung beſtimmen, welche Maßregeln überhaupt ergriffen werden können und ſollen, um die Schifffahrt zu erhalten und zu verbeſſern? oder, für welche Ströme, zu welchen Zwecken, in welcher Zeit, ſolche Maßregeln zur Ausführung zu bringen ſeien? Oder ſoll das Reichsgeſetz auch vorſchreiben, durch welche techniſche Arbeiten (Uferbau, Fluß-Correctionen ꝛc.) die Schiffbarkeit jedes einzelnen Stromes oder ſogar jeder einzelnen Stromſtrecke zu erhalten und zu verbeſſern ſei? In dieſem letztern Falle würde die Reichsgeſetzgebung ſich mit Gegenſtänden befaſſen müſſen, welche ſich gar nicht durch Geſetze regeln laſſen, ſondern durch nothwendige Geſetze der Natur und der Kunſt geboten und in den verſchiedenen örtlichen

Modalitäten ſehr verſchieden ſind: nicht zu gedenken, daß in dieſen Fragen auch die aller verſchiedenartigſten Rechtsverhältniſſe obwalten. Die Aufgabe eines ſolchen Reichsgeſetzes würde eine unlösbare ſein. Soll aber dann etwa der Waſſerbau in der Zwiſchenzeit ruhen? das wird Niemand für möglich halten, der von der Natur der Ströme und ihrer Wirkungen auch nur den entfernteſten Begriff hat. Außerdem treten gegen ein derartiges Reichsgeſetz faſt alle die Bedenken wiederum ein, welche gegen die ſchon im §. 25 allgemein vorbehaltene Geſetzgebung über Flüſſe ꝛc. oben geltend gemacht ſind.

Hiernach würden die Worte:

„Wie und“

aus dem §. 26 zu entfernen ſein.

Zu §. 27.

„Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleuſen- und derartige Gebühren in den, an dieſen Flüſſen und den Mündungen der Nebenflüſſe gelegenen Orten unterliegen der Geſetzgebung und Oberaufſicht des Reichs. Es darf in Betreff dieſer Gebühren eine Begünſtigung der Angehörigen eines deutſchen Staats vor denen anderer deutſchen Staaten nicht Statt finden.“

Es iſt nicht abzuſehen, weshalb alle dieſe geringfügigen Gebühren der Geſetzgebung des Reichs unterworfen ſein ſollen, während in Beziehung auf diejenigen Abgaben, welche zu Gunſten der Schifffahrtsanſtalten am Meere und in den Flußmündungen erfolgen, durch den §. 23 nur beſtimmt iſt, daß ſie die zur Unterhaltung der Anſtalten nöthigen Koſten nicht überſteigen dürfen und nur der Genehmigung der Reichsgewalt unterliegen ſollen. Eine ähnliche Beſtimmung, wie die zuletzt erwähnte, ſcheint auch in Anſehung der im §. 27 bemerkten Gebühren zu genügen; unnöthig dürfte es ſogar ſein, dieſe verhältnißmäßig unbedeutenden und faſt immer unvermeidlichen Gebühren einer Reichs-Genehmigung zu unterwerfen; es ſcheint im Intereſſe des Reichs hinreichend, wenn die Reichsgewalt ſie zu überwachen befugt iſt, und wenn dabei eine Begünſtigung der Angehörigen eines deutſchen Staats vor denen anderer deutſchen Staaten nicht eintreten darf. Auf ſolche Weiſe

würde auch der in den Motiven des Verfaſſungs-Ausſchuſſes zu Art. V hiebei ausgedrückten Beſorgniß:

> „es möchten ſonſt die, durch §. 26 aufgehobenen Flußzölle ſich unter anderen Namen wieder einſchleichen“

hinlänglich begegnet ſein, wenn überhaupt ein Grund zu einer derartigen Beſorgniß vorliegen könnte.

Jedenfalls iſt bei dem §. 27 zu berückſichtigen, daß die fraglichen Gebühren regelmäßig nur einen Erſatz für die Koſten der Unterhaltung von Häfen, Krahnen ꝛc. gewähren, und daher den bisher Berechtigten, wenn dieſe die erwähnten Koſten ferner tragen ſollen, ohne Entſchädigung nicht genommen werden dürfen.

Hiernach würde der §. 21 etwa ſo abzufaſſen ſein:

> „Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleuſen- und dergleichen Gebühren, welche an gemeinſchaftlichen Flüſſen oder an den Mündungen der in dieſelben ſich ergießenden Nebenflüſſe erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung derartiger Anſtalten nöthigen Koſten nicht überſteigen. Sie unterliegen der Überwachung der Reichsgewalt.
>
> Es darf in Betreff dieſer Gebühren eine Begünſtigung der Angehörigen eines Deutſchen Staats vor denen anderer Deutſchen Staaten nicht Statt finden.“

## Zu §. 32.

> „Der Reichsgewalt ſteht das Recht zu, zum Schutz des Reichs oder im Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs Canäle anzulegen, Flüſſe ſchiffbar zu machen oder deren Schiffbarkeit zu erweitern.
>
> Sie hat für die Unterhaltung der ſo gewonnenen Verkehrswege zu ſorgen.
>
> Die bei derartigen Fluß- und Canalbauten gewonnenen Vorlandungen gehören dem Reiche.“

Auch dieſer Paragraph erregt verſchiedene Bedenken.

Zuvörderſt iſt darin nicht erwähnt, auf weſſen Koſten die Reichsgewalt die bezeichneten Verkehrsanlagen ſoll bewerkſtelligen dürfen? Es wird die Abſicht geweſen ſein, die Koſten aus der Reichscaſſe zu beſtreiten, weil die einzelnen Staaten

Digitized by Google

dazu weder verpflichtet noch im Stande ſein würden. Gleichwohl iſt eine Vervollſtändigung des Paragraphen in dieſer Beziehung zu wünſchen.

Erheblicher iſt die Frage, ob die Abſicht des §. 32 dahin gehe, die waſſerbaulichen Werke behuf Anlage von Canälen, Schiffbarmachung von Flüſſen und Erweiterung ihrer Schiffbarkeit etwa unmittelbar von Reichswegen anordnen und ausführen zu laſſen? Iſt dies die Abſicht nicht, ſo wird eine deutlichere Faſſung den Zweifel beſeitigen müſſen; iſt aber wirklich jene Abſicht vorhanden, ſo müſſen wir dagegen alle die Rückſichten geltend machen, welche oben gegen die unausführbare, in materieller und politiſcher Hinſicht bedenkliche Tendenz des §. 25 dargelegt ſind. Es kommt hinzu, daß die Benutzung der Binnengewäſſer zur Beförderung landwirthſchaftlicher Cultur und der Gewerbethätigkeit erheblich darunter leiden könnte, wenn über jene Gewäſſer ohne Weiteres zu Reichszwecken verfügt werden dürfte.

Endlich erregt noch der letzte Satz, wonach die gewonnenen Vorlandungen dem Reiche gehören ſollen, einige Zweifel. Soll auch die Hoheit über derartige kleine, oft nur nach wenigen Quadrat=Ruthen zu bemeſſenden, an ſehr verſchiedenen Stellen zerſtreut liegenden Vorlandungen dem Reiche zufallen? Kann es zweckmäßig ſein, reichsunmittelbare Grundſtückchen dieſer Art zu ſchaffen? Aber ſelbſt Rechte des Eigenthums ſollte man in Beziehung auf ſo geringfügige Beſitzungen für das Deutſche Reich nicht in Anſpruch nehmen. Eine Verwaltung dieſer einzelnen, wenig einträglichen kleinen Ufergrundſtücke für Rechnung der Reichsgewalt dürfte etwas weitläufig werden und unverhältnißmäßigen Koſtenaufwand verurſachen, gewiß aber zu vielfachen Streitigkeiten mit den Grundnachbarn, beſonders an den bedeichten Strömen und Flüſſen, Veranlaſſung geben. Die Rechte der Deichpflichtigen in Beziehung auf das zwiſchen dem Strome und dem Deiche entſtehende Vorland möchten nicht immer mit einer reichsunmittelbaren Erwerbung des Eigenthums ſich vereinigen laſſen. Es ſcheint am Räthlichſten, den letzten Satz des §. 32 ganz wegfallen zu laſſen.

Dieſem zufolge möchte der §. 32 etwa ſo abzufaſſen ſein:

Digitized by Google

§.

„Der Reichsgewalt ſteht das Recht zu, zum Schutz des Reichs oder im Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs zu verfügen, daß aus den Mitteln des Reichs Canäle angelegt, Flüſſe ſchiffbar gemacht oder in ihrer Schiffbarkeit erweitert werden.

Die Anordnung der dazu erforderlichen waſſerbaulichen Werke geſchieht nach vorgängiger Verſtändigung mit den betheiligten einzelnen Staaten; dieſen bleibt die Ausführung und, auf Koſten des Reichs, die Unterhaltung der neuen Anlagen überlaſſen.“

---

Indem wir die vorſtehenden Bemerkungen und Vorſchläge, im Intereſſe eines höchſt wichtigen Gegenſtandes, der ſorgfältigen Erwägung anheimſtellen, machen wir zum Schluſſe nur noch darauf aufmerkſam, daß laut des am 24. November angenommenen §. 58 der Reichsverfaſſung,*) die Reichsgewalt auch ohne ſonſtige ſpecielle Vorſchrift, mit einer Geſetzgebung im Gebiete der Flußhoheit oder Waſſerbaupolizei dann würde hervortreten dürfen, wenn ſie dies zur Begründung gemeinſamer Maßregeln und Einrichtungen im Geſammt-Intereſſe Deutſchlands für nothwendig erachten müßte. Hierin dürfte eine Beruhigung mehr liegen.

---

## II. Die Beſtimmungen des Art. VI über Eiſenbahnen betr. (§§. 29. 30. 31.)

Auf das Eiſenbahnweſen beziehen ſich die §§. 29, 30 und 31 des Verfaſſungs-Entwurfs. Dieſe lauten alſo:

*) Der §. 58 (Art. XIII) lautet:
„Der Reichsgewalt ſteht das Recht der Geſetzgebung zu, ſo weit es zur Ausführung der ihr verfaſſungsmäßig übertragenen Befugniſſe und zum Schutze der ihr überwieſenen Anſtalten erforderlich iſt, ſo wie in allen Fällen, wo ſie für das Geſammt-Intereſſe Deutſchlands die Begründung gemeinſamer Maßregeln und Einrichtungen nothwendig findet.“

Digitized by Google

§. 29.

„Die Reichsgewalt hat über das geſammte Deutſche Eiſenbahnweſen das Recht der Geſetzgebung und Oberaufſicht, ſo weit ſie es zum Schutze des Reiches und im Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs für nothwendig oder zweckmäßig erachtet.“

§. 30.

„Unter denſelben Vorausſetzungen hat die Reichsgewalt das Recht, Eiſenbahnen anzulegen oder deren Anlage zu bewilligen, ſo wie vorhandene Eiſenbahnen auf dem Wege der Enteignung zu erwerben.

Die Benutzung der Eiſenbahnen ſteht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entſchädigung frei.“

§. 31.

„Bei der Anlage oder Bewilligung von Eiſenbahnen durch die einzelnen Staaten iſt die Reichsgewalt befugt, den Schutz des Reichs und das Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs wahrzunehmen.“

Dieſe Beſtimmungen haben den Zweck, eine größere Gleichförmigkeit in das Deutſche Eiſenbahnweſen zu bringen, ein Zweck, welcher ohne Zweifel Anerkennung und Beförderung verdient. Denn für das Deutſche Eiſenbahnweſen iſt eine gleichmäßigere Regelung verſchiedener Verhältniſſe und die Herſtellung eines größeren Zuſammenhanges allerdings noch erforderlich und wie dieſem Erforderniſſe großentheils nur durch Einwirkung der Reichsgewalt wird Genüge geleiſtet werden können, ſo iſt auch im Intereſſe der Wehrhaftigkeit Deutſchlands und der Vertheidigungsfähigkeit der Eiſenbahnen ſelbſt nicht zu verkennen, daß der Reichsgewalt erhebliche Befugniſſe rückſichtlich des geſammten Deutſchen Eiſenbahnweſens werden eingeräumt werden müſſen.

Es gehen daher die nachfolgenden Bemerkungen, welche in einigen Beziehungen eine Modification der §§. 29 und 30 bezielen, nur aus dem Wunſche hervor, daß zur Erreichung des Zwecks das Richtige und nicht mehr, als nöthig iſt, möge beſtimmt werden. Dieſer Wunſch ſcheint um ſo mehr gerechtfertigt, als die Reichsverſammlung in der Sitzung am 18. November

Digitized by Google

d. J., unter dem Eindrucke der Nachrichten über Wiener und Berliner Vorgänge, auf eine vorgängige Verhandlung über dieſen Gegenſtand verzichtet und die §§. 29, 30, 31 ohne Discuſſion angenommen hat.

Wir wenden uns zur Prüfung der Paragraphen im Einzelnen.

§. 29.

„Die Reichsgewalt hat über das geſammte Deutſche Eiſenbahnweſen das Recht der Geſetzgebung und Oberaufſicht, ſo weit ſie es zum Schutze des Reichs und im Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs für nothwendig oder zweckmäßig erachtet.“

1. Die Oberaufſicht über das geſammte Deutſche Eiſenbahnweſen muß der Reichsgewalt zuſtehen; es dürfte ſogar unnöthig ſein, hiebei die Beſchränkung:

„ſo weit ſie es ꝛc. für nothwendig oder zweckmäßig erachtet“

ausdrücklich hinzufügen. So iſt z. B. auch über die Schifffahrts-Anſtalten (im §. 22) und über Handel und Schifffahrt (im §. 38) das Recht der Oberaufſicht und Ueberwachung der Reichsgewalt ohne eine derartige Beſchränkung beigelegt; ſo iſt auch oben von uns vorgeſchlagen, der Reichsgewalt Rechte dieſer Art über den Schifffahrtsbetrieb auf gemeinſchaftlichen Flüſſen ꝛc. und über ſolche Flüſſe ſelbſt uneingeſchränkt einzuräumen.

2. Das Recht der Geſetzgebung über das Deutſche Eiſenbahnweſen wird der Reichsgewalt, ſo weit der Schutz des Reichs oder das Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs es erheiſchen, im Princip allerdings durch die Reichsverfaſſung einzuräumen ſein. Nur ſcheint es räthlich, die Beſchränkung in der eben bemerkten, auch von der Majorität des Verfaſſungs-Ausſchuſſes vorgeſchlagenen Weiſe

„ſo weit ꝛc. — — es erheiſchen“

auszudrücken, und nicht den im §. 29 gewählten, von einer Minorität des Verfaſſungs-Ausſchuſſes beantragten Ausdruck

„ſo weit die Reichsgewalt es zum Schutze ꝛc. — — für angemeſſen erachtet“

beizubehalten. Denn in Angelegenheiten dieſer Art, wo ſehr

koſtſpielige, theils von Privat-Unternehmern aus eigenen Mitteln, theils von Regierungen auf Koſten des einzelnen Staats, ausgeführte Anlagen in Frage ſtehen, dürften Billigkeit und Gerechtigkeit es erfordern, daß das Einſchreiten der Reichsgeſetzgebung nur in dem Falle erfolge, wenn der Schutz des Reichs oder das Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs es wirklich erfordern, nicht aber ſchon dann, wenn nur die Reichsgewalt die Meinung hegt, daß die eine oder die andere jener Vorausſetzungen vorhanden ſei. Es folgt dies aus dem oberſten Grundſatze der Unverletzlichkeit des Eigenthums, in welches nur im Falle einer wirklichen Staatsnoth oder aus erweislich eintretenden Rückſichten des gemeinen Beſten irgend eingegriffen werden darf. Nichts würde Wohlſtand und Credit in Deutſchland tiefer erſchüttern, als wenn dieſer Grundſatz bei den umfaſſenden Eiſenbahn-Unternehmungen leicht bei Seite geſchoben würde.

In dieſer Hinſicht, und im wohlverſtandenen Intereſſe des Deutſchen Eiſenbahnweſens ſelbſt, wird es zugleich nothwendig ſein, diejenigen Gegenſtände des Eiſenbahnweſens, auf welche die Reichs-Geſetzgebung demnächſt ſich ſoll erſtrecken dürfen, aber auch beſchränken müſſen, vorgängig durch ein Reichsgeſetz genau feſtſtellen zu laſſen.

In den Motiven des Verfaſſungs-Ausſchuſſes zum Entwurfe der Reichs-Verfaſſung iſt bemerkt:

> „Der im vorigen Jahre (1847) gehaltene Eiſenbahn-Congreß habe den Nutzen gehabt, daß man ſich darüber verſtändigt habe, wie dringend nothwendig eine innere Uebereinſtimmung in der Geſetzgebung, in der Leitung des Deutſchen Eiſenbahnweſens ſei“

Dies iſt zwar vollkommen richtig: allein jener (in Hamburg gehaltene) Eiſenbahn-Congreß hat ſeitdem eine erheblich weitere Ausbildung gewonnen und zur Gründung eines Deutſchen Eiſenbahn-Vereins geführt, welcher gegenwärtig aus 44 Deutſchen Eiſenbahn-Verwaltungen beſteht.*) Die Mehrzahl dieſer Ver-

*) Dem Deutſchen Eiſenbahn-Vereine gehören folgende Verwaltungen an:

1. Die Aachen-Düſſeldorfer Eiſenbahn-Geſellſchaft.
2. „ Aachen-Maſtrichter „ „

Digitized by Google

waltungen hat in einer General=Verſammlung zu Dresden (am 11. bis 13. September d. J.) über ſehr weſentliche Gegen=ſtände des Eiſenbahnweſens bereits ſich vereinbart; (namentlich über Vereins=Reglements für den Güterverkehr in Beziehung

---

3. Die Altona=Kieler Eiſenbahn=Geſellſchaft.
4. " Anhalt=Köthen=Bernburger Eiſenbahn=Geſellſchaft.
5. " Bergiſch=Märkiſche " "
6. " Berlin=Anhaltiſche " "
7. " Berlin=Hamburger " "
8. " Berlin=Potsdam=Magdeb. " "
9. " Berlin=Stettiner " "
10. " Bonn=Kölner " "
11. " Herzogl. Braunſchweigſchen Eiſenbahnen.
12. " Breslau=Schweidnitz=Freiburger Eiſenbahn=Geſellſchaft.
13. " Chemnitz=Riſaer " "
14. " Köln=Mindener " "
15. " Köln=Minden=Thüringer " "
16. " Düſſeldorf=Elberfelder Bahn.
17. " Kaiſer Ferdinands Nordbahn.
18. " Friedrich Wilhelms Nordbahn.
19. " Hamburg=Bergedorfer Eiſenbahn=Geſellſchaft.
20. " Königl. Hannoverſchen Eiſenbahnen.
21. " Krakau=Oberſchleſiſche Eiſenbahn=Geſellſchaft.
22. " Leipzig=Dresdener Eiſenbahn=Compagnie.
23. " Löbau=Zittauer Eiſenbahn=Geſellſchaft.
24. " Magdeburg=Köthen=Halle=Leipziger Eiſenbahn=Geſellſchaft.
25. " Magdeburg=Halberſtädter " "
26. " Magdeburg=Wittenbergſche " "
27. " Mecklenburgſche " "
28. " Münſter=Hammer " "
29. " Neiße=Brieger " "
30. " Niederſchleſiſch=Märkiſche " "
31. " Niederſchleſiſche Zweigbahn.
32. " Oberſchleſiſche Eiſenbahn.
33. " Prinz Wilhelm Eiſenbahn.
34. " Rendsburg=Neumünſter Eiſenbahn=Geſellſchaft.
35. " Rheiniſche " "
36. " Ruhrort=Crefelder " "
37. " Sächſiſch=Schleſiſche " "
38. " Stargard=Poſener " "

Digitized by Google

auf das Verhältniß ſämmtlicher Eiſenbahn-Verwaltungen zum Publicum, ferner über das Verhältniß der Eiſenbahn-Verwaltungen unter ſich hinſichtlich der aus dem Reglement entſpringenden Rechte und Pflichten, über einen Maximal-Satz für Güterbeförderung, über die Verpflichtung, beſtimmte Lieferzeiten für die Handelsgüter in den Reglements zuzuſichern, über Normal-Beſtimmungen für Reglements wegen Perſonen-Gepäck-Equipagen- und Vieh-Beförderung). Daneben hat aber der Eiſenbahn-Verein, veranlaßt durch eine an ihn ergangene Aufforderung des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes der Deutſchen Reichsverſammlung, über die bei einer allgemeineren Eiſenbahn-Geſetzgebung zu befolgenden Grundſätze Verhandlungen gepflogen. Dieſe Verhandlungen ſind in einer Verſammlung der zu dieſem Zwecke angeordneten, aus 9 Eiſenbahn-Verwaltungen beſtehenden Vereins-Commiſſion am 11. October d. J. zu Köln fortgeſetzt. Das Ergebniß dieſer Verhandlungen läßt im Weſentlichen in folgende Bemerkungen ſich zuſammenfaſſen. Der Verein erkennt an, daß in das geſammte Deutſche Eiſenbahnweſen eine größere Einheit gebracht werden müſſe, daß ſein Beſtreben hauptſächlich auf dieſen Zweck zu richten ſei, und daß in einigen Beziehungen dabei eine Reichs-Geſetzgebung erforderlich ſein werde. Allein der Verein iſt zugleich der Anſicht, daß viele Punkte durch freiwillige Vereinbarung der Deutſchen Eiſenbahn-Verwaltungen wie bisher ſchon geſchehen, erledigt werden können, daß daher zunächſt einer ſorgfältigen Prüfung die Frage unterzogen werden müſſe, für welche Gegenſtände überhaupt eine gleichmäßige Regelung annoch nothwendig ſei? und daß alsdann erſt näher feſtzuſtellen ſein werde, in welchen Beziehungen die Einwirkung der Reichsgeſetzgebung werde einzutreten haben. Von dieſen Geſichtspunkten ausgehend, hat die Vereins-Commiſſion ſechs

---

39. Die Thüringiſche Eiſenbahn-Geſellſchaft.
40. „ Wien-Gloggnitzer Eiſenbahn.
41. „ Wilhelms-Bahn.
42. „ Oeſterreichiſche Staatsbahn.
43. „ Königl. Sächſiſchen Eiſenbahnen.
44. „ Kurfürſtl. Heſſiſchen Staats-Eiſenbahnen.

Digitized by Google

Special-Commiſſionen niedergeſetzt und einer jeden derſelben ſ. g. Haupt-Kategorien des Eiſenbahnweſens überwieſen, mit dem Auftrage, innerhalb des Kreiſes dieſer Kategorien die Aufgabe der Vereins-Commiſſion:

„Herſtellung der Einheit des deutſchen Eiſenbahnweſens vorzubereiten und alle dahin zielenden Einrichtungen zu berathen und in Vorſchlag zu bringen“

einer ſpeciellen Bearbeitung zu unterziehen. Dieſe ſechs Haupt-Kategorien begreifen im Weſentlichen folgende Gegenſtände:

1) Herſtellnng eines vollſtändigen deutſchen Eiſenbahnnetzes. Vorſchläge zur Ausfüllung der Lücken einzelner Verkehrsſtraßen und zur Herſtellung eines Zuſammenhanges zwiſchen den iſolirten Bahnen und den bereits im allgemeinen Anſchluſſe ſtehenden. Feſtſtellung der allgemeinen Grundſätze für die Conceſſion neu zu erbauender Eiſenbahnen, mit Einſchluß der Expropriations-Beſtimmungen. Beſeitigung der Hinderniſſe, welche bis jetzt noch dem Anſchluſſe verſchiedener deutſcher Bahnen (z. B. der Badiſchen, Würtembergiſchen, der Baierſchen an die Oeſterreichſche ꝛc.) im Wege ſtehen.

2) Gliederung des deutſchen Eiſenbahn-Vereins in beſondere Verbände, nach Analogie des norddeutſchen Eiſenbahn-Vereins*); Herrichtung durchgehender Züge auf den Hauptlinien des deutſchen Eiſenbahnnetzes; Veröffentlichung der Tarife und Fahrplän; Erzielung möglichſter Gleichmäßigkeit hinſichtlich des Betriebs-Reglements, der Tarife und der Inſtructionen des Betriebs-Perſonals.

*) Der ſchon beſtehende norddeutſche Eiſenbahn-Verein hat ſich die Aufgabe geſtellt, den durchgehenden Güter-Verkehr in den Richtungen von Köln, Bremen, Hamburg auf den Hannoverſchen Eiſenbahnen über Braunſchweig nach Magdeburg, Berlin und Leipzig und umgekehrt, durch Herſtellung regelmäßiger, pünktlich in einander greifender und möglichſt wohlfeiler Beförderung zu erleichtern. Die Beſtrebungen dieſes Vereins (aus den Verwaltungen der Köln-Mindener, Hannoverſchen, Braunſchweigſchen, Magdeburg-Halberſtädter, Magdeburg-Leipziger, Berlin-Potsdam-Magdeburger Eiſenbahnen beſtehend) haben einen erfreulichen Fortgang; ſie haben bereits eine erhebliche Vermehrung des Güter-Verkehrs auf den Eiſenbahnen herbeigeführt.

Digitized by Google

3) Gleichmäßige Conſtruction und gleichmäßige Betriebs-Einrichtungen, in Beziehung auf die Bahn und die Betriebsmittel, um die Transporte von einer Bahn auf die andere ungehindert übergehen zu laſſen; (z. B. Beſtimmung eines gleichen Minimums der Höhe und Breite der Ueberbrückungen und Tunnels, gleicher Bufferhöhe und Buffer-Diſtanze ꝛc., ferner die Herſtellung eines vollſtändigen, für Tag- und Nachtdienſt eingerichteten Telegraphen-Syſtems; polizeiliche (nur einmalige) Prüfung aller Transportmittel.

4) Beziehungen der Eiſenbahn-Geſellſchaften zu den Staats-Anſtalten, insbeſondere zu den Poſt- und Steuer-Verwaltungen; gleichmäßige Grundſätze hinſichtlich des Poſtzwanges und Feſtſtellung eines Maximalſatzes für denſelben; gleichmäßige polizeiliche Beſtimmungen für das Verhalten des reiſenden Publicums und für den Gütertransport und Handhabung dieſer Beſtimmungen durch die Eiſenbahn-Verwaltungen; Uniformirung der Bahn-Aufſichts-Beamten und Gleichſtellung derſelben mit den verpflichteten Aufſichts-Beamten des Staats; gleichmäßige Vorſchriften wegen Ueberwachung der Bahnen und ihrer Betriebsmittel von Seiten der Behörden, wegen der auf den Eiſenbahnen zu handhabenden öffentlichen Sicherheitspolizei, wegen unbeſchränkter Benutzung der Telegraphen.

5) Geſetzliche Verhältniſſe der Eiſenbahnen als Transport- und Speditions-Unternehmungen, dem Publicum gegenüber; Verpflichtung der einzelnen Verwaltungen, in ihren Reglements eine beſtimmte Lieferzeit für den Güter-Transport feſtzuſtellen.

6) Gründung einer allgemeinen deutſchen Eiſenbahn-Statiſtik.

Es ergiebt ſich hieraus, daß der deutſche Eiſenbahn-Verein, durch ſeine Commiſſionen, mit einer gründlichen, vorbereitenden Bearbeitung der ganzen, eben ſo wichtigen als umfaſſenden Angelegenheit jetzt beſchäftigt iſt. Aus dem Ergebniſſe der Arbeiten einer großen Anzahl von ſachkundigen Perſonen, wird ſchon im Frühjahre 1849, — denn die Commiſſionen ſollen bis Ende März k. J. die Arbeiten beendigen, — ſich herausſtellen, welche Gegenſtände des deutſchen Eiſenbahnweſens, im Intereſſe einer größeren Einheit deſſelben, einer gleichmäßigen Regelung haupt-

Digitized by Google

ſächlich bedürfen, und in wie weit dieſe Regelung fernerweit einer freien Vereinbarung zwiſchen den Eiſenbahn-Verwaltungen durch Vermittelung des Vereins, oder aber der Reichsgeſetzgebung zu überlaſſen ſein möchte. Es wird mithin dieſe letztere Frage (Zuſtändigkeit der Reichsgeſetzgebung) erſt dann ſich vollſtändig beurtheilen laſſen, wenn die gutachtlichen Arbeiten des Vereins vorliegen, und dann, aber zuerſt dann, wird es an der Zeit ſein, durch ein Reichsgeſetz vorgängig genau feſtzuſtellen, für welche Gegenſtände des Eiſenbahnweſens, zum Schutz des Reichs und im Intereſſe des allgemeinen deutſchen Verkehrs, eine Wirkſamkeit der Reichs-Geſetzgebung überhaupt eintreten ſolle. Daß die geſetzliche Feſtſtellung dieſer Gegenſtände einer geſetzgeberiſchen Thätigkeit der Reichsgewalt vorangehe, ſcheint aus folgenden Rückſichten dringend empfohlen werden zu müſſen.

Zuvörderſt iſt es, nach der jetzigen Faſſung des §. 29 immerhin zweifelhaft, ob das Recht der Geſetzgebung über das deutſche Eiſenbahnweſen der Reichsgewalt ausſchließlich zuſtehen oder auch den einzelnen Staaten verbleiben ſoll. Aus der Abſtimmung in der Sitzung der Reichsverſammlung am 18. November ergiebt ſich freilich, daß ein Verbeſſerungs-Antrag des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes dahin:

„der Reichsgewalt das ausſchließliche Recht der Geſetzgebung über das Eiſenbahnweſen beizulegen“

abgelehnt worden iſt*), mithin die Abſicht der Majorität der Reichsverſammlung dahin geht, den Einzelſtaaten das Recht der Geſetzgebung im Eiſenbahnweſen zu belaſſen, was auch völlig in der Ordnung iſt. Allein es iſt einerſeits jene Abſicht aus den Worten des §. 29 nicht deutlich zu erkennen, andererſeits iſt gerade deshalb, weil concurrirende Rechte der Geſetzgebung eintreten ſollen, zur Verhütung künftiger Colliſionen und Competenz-Streitigkeiten nothwendig, daß die Zuſtändigkeit der Reichsgewalt, in Beziehung auf ihre legislatoriſche Wirkſamkeit, genau und reichsgeſetzlich feſtgeſtellt werde. — Es iſt ferner zu berückſichtigen, daß in Ermangelung einer ſolchen Feſtſtellung,

*) p. 3423 der ſtenographiſchen Berichte.



Digitized by Google

unvermeidlich eine Unſicherheit über den Umfang der zu erwartenden Reichs-Geſetzgebung entſtehen würde, welche nachtheilig ſowohl auf das Verfahren der Eiſenbahn-Geſellſchaften, als auf die legislatoriſche Thätigkeit der Regierungen, ſo wie auf das Zuſtandekommen freier Vereinbarungen zurückwirken könnte. Die eine Verwaltung würde vorgeben, ein Reichsgeſetz über dieſen oder jenen Gegenſtand erwarten zu wollen, die andere würde wirklich Beſorgniß vor dieſem oder jenem möglichen Reichsgeſetze hegen. Freie Vereinbarungen der Eiſenbahn-Verwaltungen über gleichmäßige Grundſätze und Vorſchriften ſind aber beſonders zu befördern, weil ſie aus klar erkannten Bedürfniſſen und aus gründlicher Sachkenntniß hervorgehen.

Wir können nicht umhin, zum Schluſſe noch darauf aufmerkſam zu machen, wie dringend ſich hier der Grundſatz herausſtellt, doch ja mit der legislatoriſchen Einwirkung — ſelbſt abgeſehen von dem Bedenklichen eines Eingriffs in Eigenthumsrechte, — ſparſam zu ſein. Das Verhältniß der Eiſenbahnen iſt ein neues; Eiſenbahn-Verkehr und Betrieb haben auf ausgedehnten, zuſammenhängenden, mehre Staaten berührenden Linien erſt ſeit einigen Jahren, und hinſichtlich der Güter-Verſendungen in größerer Bedeutung erſt ſeit ganz kurzer Zeit ſich entwickeln können; erſt von der Erfahrung müſſen wir ſowohl die Bedürfniſſe des Verkehrs, die Mängel des Betriebes, als die Mittel zur Abhülfe und Verbeſſerung lernen. Geht man nun von der Meinung aus, daß die geſetzgeberiſche Thätigkeit hier mehr von der Sache verſtehe, als die unmittelbar Betheiligten, ſo verfällt man in den Fehler, an dem das alte Adminiſtrationsweſen zu Grunde geht. Das Bedürfniß der Einigung fühlen die Betheiligten am meiſten; ſie entdecken allein die richtigſten und ſicherſten Mittel zur Abhülfe. Schwerlich iſt in irgend einem Lande mehr für Einigung des Eiſenbahnweſens verſchiedener Verwaltungen geſchehen, als in Deutſchland ſchon jetzt. Laſſe man doch der Sache ihren natürlichen Verlauf; greife man nicht ſtörend ein, nöthige man doch die Betheiligten nicht, außer den Schwierigkeiten, welche in der Sache liegen, nun auch noch ſolche zu bekämpfen, die durch vorzeitige Geſetze willkürlich geſchaffen werden. Man kann die Früchte nicht ern=

Digitized by Google

ten, ehe ſie reif ſind; eben ſo wenig kann man Geſetze machen, ehe die Verhältniſſe ſich hinlänglich entwickelt haben.

§. 30.

„Unter denſelben Vorausſetzungen hat die Reichsgewalt das Recht, Eiſenbahnen anzulegen oder deren Anlage zu bewilligen, ſo wie vorhandene Eiſenbahnen auf dem Wege der Enteignung zu erwerben. Die Benutzung der Eiſenbahnen ſteht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entſchädigung frei.“

1. Das Recht der Reichsgewalt:

„Eiſenbahnen anzulegen oder deren Anlage zu bewilligen“

ſcheint auf den erſten Blick allerdings ein unverfängliches; gleichwohl erregt dieſe Beſtimmung das Bedenken, daß danach Concurrenz-Bahnen würden geſchaffen werden können, welche entweder die theuer erworbenen Eigenthums- und Nutznießungs-Rechte früherer Eiſenbahn-Unternehmungen erheblich beeinträchtigen, vielleicht ganz vernichten, oder gegenſeitige Beſtrebungen eines für die Sicherheit des Betriebes ſehr gefährlichen Wetteifers hervorrufen würden. Außerdem ſtehen Eiſenbahn-Anlagen in ſo genauer Verbindung mit vielen und wichtigen Gegenſtänden der öffentlichen Verwaltung und des innern Verkehrs, daß es kaum räthlich ſcheinen kann, ihre Ausführung oder Bewilligung ohne weitere Beſchränkung, als im §. 30 ausgedrückt iſt, der Reichsgewalt zu überlaſſen. Jedenfalls würde die Reichsgewalt doch eines vorgängigen, die Linien, die Bedingungen ꝛc. beſtimmenden Reichsgeſetzes bedürfen, wenn ſie von dem fraglichen Rechte Gebrauch zu machen beabſichtigen möchte.

2. Die Beſtimmung:

„Die Benutzung der Eiſenbahnen ſteht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entſchädigung zu“

iſt nicht völlig klar. Der volkswirthſchaftliche Ausſchuß ſcheint darunter zu verſtehen, daß die Reichsgewalt das Recht haben ſolle, vorhandene Eiſenbahnen in Benutzung, nämlich in Betrieb zu nehmen.*) Ein ſolches Recht würde aber wiederum

*) p. 3214 der ſtenographiſchen Berichte.



Digitized by Google

auf das zerſtörendſte in die Unverletzlichkeit des freien Eigenthums der Eiſenbahn=Unternehmer eingreifen, Muthloſigkeit und Mißtrauen gerade in die beſſeren Eiſenbahn=Verwaltungen bringen, ihrer eigenen, auf Vervollkommnungen des Betriebes gerichteten Thätigkeit und neuen Eiſenbahn=Unternehmungen hinderlich in den Weg treten. Ein Recht dieſer Art würde daher jedenfalls deutlicher bezeichnet und von beſtimmten Vorausſetzungen (wie im §. 29), auch von einem vorgängigen, die Modalitäten und die Bedingungen für Entſchädigung der bisherigen Betriebs=Inhaber feſtſtellenden Reichsgeſetze abhängig gemacht werden müſſen.

Iſt aber die fragliche Beſtimmung, wie wir glauben, nur ſo zu verſtehen, daß die Reichsgewalt befugt ſein ſolle, Eiſenbahnen für öffentliche Reichszwecke, z. B. für Beförderung von großen Truppen=Abtheilungen ꝛc. zu benutzen, ſo kann dagegen nichts zu erinnern ſein: nur würde dies deutlich ausgedrückt werden müſſen.

§. 31.

Bei der Anlage oder Bewilligung von Eiſenbahnen durch die einzelnen Staaten iſt die Reichsgewalt befugt, den Schutz des Reichs und das Intereſſe des allgemeinen deutſchen Verkehrs wahrzunehmen.

Gegen den §. 31 dürfte nichts zu erinnern ſein.

---

Nach Anleitung der vorſtehenden Bemerkungen glauben wir vorſchlagen zu müſſen, an die Stellen der §§. 29 und 30 etwa folgende Beſtimmungen zu ſetzen:

§. 29.

Die Reichsgewalt hat die Oberaufſicht über das geſammte Deutſche Eiſenbahnweſen.

§. 30.

Auch das Recht der Geſetzgebung über das Deutſche Eiſenbahnweſen ſteht der Reichsgewalt zu, ſo weit der Schutz des

Digitized by Google

Reichs oder das Intereſſe des allgemeinen Deutſchen Verkehrs es erheiſchen.

Die dahin zu rechnenden Gegenſtände des Eiſenbahnweſens werden durch ein Reichsgeſetz feſtgeſtellt.

§. 31.

Die Reichsgewalt hat, mit der im erſten Satze des §. 30 bemerkten Beſchränkung, das Recht, vorhandene Eiſenbahnen auf dem Wege der Enteignung zu erwerben.

§. 32.

Die Benutzung der Eiſenbahnen für öffentliche Reichszwecke ſteht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entſchädigung frei.

§. 33.

Bei der Anlage — — wahrzunehmen. (wie der bisherige §. 31.)

Schließlich nur noch die Bemerkung, daß im Intereſſe des Eiſenbahnweſens eine Stimme aus dem Königreiche Hannover ſich wohl erheben darf, da die Hannoverſchen Staats-Eiſenbahnen ein Anlage-Capital von zuſammen pptr. 13,600,000 Rthlr. erfordert haben, *) und da der Hannoverſche Eiſenbahn-Betrieb ſich auf 54½ geographiſche Meilen erſtreckt. Die Anlage H. enthält einige nähere Angaben über Verhältniſſe der Anl. H.
Hannoverſchen Eiſenbahnen.

*) Darunter ſind die Zinſen des Anlage-Capitals während der Bauzeit, und die Koſten der Eiſenbahn-Anleihe nicht mit begriffen.

Digitized by Google

# Anlagen.

Digitized by Google

Digitized by Google

# Ueberſicht
## der größeren Flüſſe und Nebenflüſſe im Königreiche Hannover.

| Namen der Flüſſe und Nebenflüſſe. | Länge im Königreiche. Meilen. | Ort der Einmündung der Nebenflüſſe. | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|
| 1. **Die Elbe.** . . . | etwa 34 Meilen, die Landesgrenze bildend | — | Vom Flußgebiete der Elbe gehören etwa 165 Quadrat-Meilen dem Königreiche an. |
| Nebenflüſſe der Elbe. | | | |
| 2. Alandfluß . . . | $\frac{1}{4}$ | bei Schnackenburg | Kommt aus dem Preußiſchen. |
| 3. Die Seege . . . | 2 | bei Metſchow, Gericht Gartow | Desgleichen. |
| 4. Die Jeetzel . . . | 5 | bei Hitzacker | |
| 5. Die Sude, am rechten Elb-Ufer, Gränz-Fluß mit Mecklenburg . | $\frac{3}{4}$ | unterhalb Radegaſt | Kommt aus dem Mecklenburgſchen und fließt oben wieder $1\frac{1}{2}$ Meilen durch das Hannoverſche. |
| 6. Die Ilmenau . . | 12 | bei Hoopte | mit der Luhe. |
| 7. Die Seeve . . . | 5 | bei Harburg | |
| 8. Die Eſte . . . . | 6 | bei Cranz | |
| 9. Die Lühe . . . | 4 | bei Steinkirchen im Alt. Lande | |
| 10. Die Schwinge . . | 5 | bei Brunshauſen | |
| 11. Die Oſte . . . | etwa 18 | bei Neuhaus | |
| 12. Die Medem . . . | etwa 2 | unweit Otterndorf | mit der Goſche = $1\frac{1}{4}$ Meilen. |
| 13. **Die Weſer** . . | 32 | — | Vom Flußgebiete der Weſer gehören 360 Quadrat-Meilen dem Königreiche an. |
| Nebenflüſſe der Weſer. | | | |
| 14. Die Werra . . . | 2 | beide zuſammen bilden bei Münden die Weſer | |
| 15. Die Fulda . . . | $2\frac{3}{4}$ 7 | | |
| 16. Die Aue . . . . | 7 | bei Nienburg | |
| 17. Die Aller . . . | 20 | unweit Verden | |
| Nebenflüſſe der Aller. | | | |
| 18. Die Leine . . . | 24 | unweit Hudemühlen in die Aller | |
| Nebenflüſſe der Leine. | | | |
| 19. Die Ruhme . | 6 | unweit Northeim in die Leine | Nebſt den kleineren Nebenflüſſen Oder, Söſe, Hahle. |

Digitized by Google

| Namen der Flüſſe und Nebenflüſſe. | Länge im Königreiche. Meilen. | Ort der Einmündung der Nebenflüſſe. | Bemerkungen. |
| --- | --- | --- | --- |
| 20. Die Innerſte . . | 9 | bei Ruthe in die Leine | Nebſt den kleineren Nebenflüſſen Nette und Lamme. |
| 21. Die Ocker . . . | 10 | unweit Meinerſen in die Aller | mit der Ilſe. |
| 22. Die Fuhſe . . . | 9 | bei Celle in die Aller | |
| 23. Die Wümme . . | 15 | bildet mit der ſum, welche in fällt. | Hamme bei Burg die Le- jener Gegend in die Weſer |
| 24. Die Drepte . . . | 3½ | bei Drepter Syhl im Oſterſtadiſchen | |
| 25. Die Luhne . . . | 4 | bei Stotel | |
| 26. Die Geeſte . . . | 3½ | bei Bremerhafen | |
| 27. Die Hunte . . . | 9 | bei Berne im Oldenburgſchen | |
| 28. **Die Ems** . . . | 31 | | vom Flußgebiete der Ems gehören etwa 122 Quadrat-Meilen dem Königreiche an. |
| Nebenflüſſe der Ems. | | | |
| 29. Die Aa . . . . | 6 | unweit Lingen | |
| 30. Die Haaſe . . . | 19 | bei Meppen | |
| 31. Die Leda . . . }<br>32. Die Jümme . . } | bilden eine ßen, verei etwa 3 Mei | Meile von Leer nigt die Leda; len lang, zuſam | ort, wo ſie in die Ems flie- jeder dieſer Stromarme iſt men etwa 8 Meil. bis zur Ems. |
| 33. **Die Vechte** . . | 10 | — | vom Flußgebiete der Vechte gehören etwa 20 Quadrat-Meilen dem Königreiche an. |
| 34. Die Dinkel . . . | etwa 1½ | bei Neuenhaus | |

Digitized by Google

**Anlage B.**

# Hannoverſche Häfen und Schiffsliegeplätze.

## I. Oſtfrieſiſche Schiffahrt.

1. Emden.
2. Leer.
3. Norden.
4. Papenburg.
5. Halte.
6. Weener.
7. Karolinenſiel.
8. Neuharlingerſiel.
9. Benſerſiel.
10. Weſterakkumerſiel.
11. Greetſiel.
12. Olderſum.
13. Hatzum und Ditzum.
14. Rhauderweſter-Vehn.
15. Rhauderoſter-Vehn.
16. Georgs-Vehn.

Außerdem iſt noch eine große Anzahl kleinerer Schiffsliegeplätze theils in den Vehn-Colonien des Amts Aurich, theils an den vielen Hannoverſchen Inſeln in der Nordſee vorhanden.

## II. Schiffahrt auf der Vechte.

17. Nordhorn.

## III. a. Schiffahrt auf der Elbe.

18. Schnakenburg.
19. Hitzacker.
20. Hoopte.
21. Harburg.
22. Cranz.
23. Lühe.
24. Twielenfleht.
25. Brunshauſen.
26. Wiſchhafen.

Digitized by Google

27. Freiburg.
28. Otterndorf.

Außerdem ſind an der Elbe noch viele kleinere Schiffsliegeplätze vorhanden.

**III. b. Schifffahrt auf den Nebenflüſſen der Elbe.**

29. Lüchow, an der Jeetzel.
30. Dannenberg, an der Jeetzel.
31. Lüneburg, an der Ilmenau.
32. Winſen, an der Luhe und Ilmenau.
33. Buxtehude, an der Eſte.
34. Horneburg, an der Luhe.
35. Stade, an der Schwinge.
36. Bremervörde, an der Oſte.
37. Oſten, an der Oſte.
38. Neuhaus, an der Oſte.

**IV. a. Schifffahrt auf der Weſer.**

39. Münden.
40. Bodenfelde.
41. Bodenwerder.
42. Hameln.
43. Stolzenau.
44. Nienburg.
45. Hoya.
46. Hutbergen.
47. Intſchede.
48. Dreye.

**IV. b. Schifffahrt auf den Nebenflüſſen der Weſer.**

49. Hannover, an der Leine.
50. Neuſtadt am Rübenberge, an der Leine.
51. Celle, an der Aller.
52. Winſen, an der Aller.
53. Hudemühlen, an der Aller.
54. Rethem, an der Aller.
55. Verden, an der Aller.
56. Leeſum, an der Wümme.
57. Geeſtemünde, an der Geeſte.

Digitized by Google

**Anlage C.**

# I. Schifffahrts-Verkehr.

## 1. Anzahl der Schiffe.

**Landdroſteibezirk Aurich.** 1846. — **Landdroſteibezirk Stade.** 1847.

### A. Seeſchiffe.

**Landdroſteibezirk Aurich. 1846.**

| | | | | | Schiffe |
|---|---|---|---|---|---|
| Unter | 2 Commerz-Laſten (6000 ℔) | | | — | |
| zu | 2— 20 | „ | „ | | 234 |
| „ | 20— 50 | „ | „ | | 277 |
| „ | 50—100 | „ | „ | | 37 |
| über | 100 | „ | „ | (davon 1 zu 175 Laſten) | 2 |

Zuſammen = 550 Schiffe zu ungefähr 15,000 Commerz-Laſten. Die drei Heringsfiſcherei-Geſellſchaften in Emden beſitzen noch 11 Buiſen und 1 Jägerſchiff. Die Bemannung ſämmtlicher Schiffe beträgt etwa 3500 Perſonen.

**Landdroſteibezirk Stade. 1847.**

| | Schiffe | |
|---|---|---|
| (unter 25 Laſt) | 52 | |
| (von 25—50 „ | 22 | |
| — | 16 | |
| — „ | 6 | 4 Schiffe v. 100–200 L. 2 Schiffe über 200 Laſt |

Zuſammen = 96 Schiffe.

Geſammtlaſtengehalt = $4120\frac{7}{8}$.
Bemannung = 656 Perſonen.

### B. Flußſchiffe.

**Landdroſteibezirk Aurich.**

An Canal-, Fluß- und Wattſchiffen ſind gegen 800 vorhanden.

Auf der Oberems wird die Schifffahrt mit etwa 40 Hannoverſchen Schiffen (ſ. g. Pünten) betrieben.

**Landdroſteibezirk Stade.**

An Fluß- und Wattenſchiffen waren im Jahre 1847 — 886 Stück mit zuſammen $9009\frac{1}{12}$ Laſten Gehalt.

Außerdem 2 Dampfſchiffe zwiſchen Stade und Hamburg mit 66 Laſten Gehalt.

**In den Landdroſteibezirken Stade, Lüneburg, Hannover u. Hildesheim.**

1. Die Schifffahrt auf der Weſer, Aller und Leine wurde im Jahre 1845 von 182 Schiffern mit 298 Fahrzeugen von zuſammen 10,593 Laſten Gehalt betrieben.

2. An der Schifffahrt auf der Jeetzel ſind die Hannoverſchen Landesbewohner mit etwa 50 Schiffen betheiligt.

Digitized by Google

**Anlage D.**

# I. Schiffahrts-Verkehr.

## 2. Verzeichniß

**der in den Hannoverſchen Häfen im Jahre 1846 ein- und ausgelaufenen Schiffe.**

| | Eingelaufene deutſche Schiffe | Eingelaufene fremde Schiffe | Zu-ſam-men | Laſten-gehalt | Ausgelaufene deutſche Schiffe | Ausgelaufene fremde Schiffe | Zu-ſam-men | Laſten-gehalt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Landdroſtei Aurich. | 2146 | 212 | 2358 | 44,557 | 2215 | 392 | 2607 | 50,523 |
| 2. Landdroſtei Stade. | 7533 | 262 | 7795 | 70,059 | nicht | nach- | ge- | wieſen |

ad 1. Darunter Stadt Emden eingelaufen 909 zu 14,745 Rock.-Laſten
ausgelaufen 1005 „ 15,446 „ „

Digitized by Google

**Anlage E.**

# I. Schifffahrts-Verkehr.

## 3. Außerhalb des Königreichs.

An einigen Haupt-Verkehrsplätzen erſchienen im Jahre 1845/46 Hannoverſche Schiffe in folgender Anzahl:

| | 1845 kamen an. | 1845 gingen ab. | 1846 kamen an. |
|---|---|---|---|
| Hamburg, Altona (Im Jahre 1844 kamen an nur 700 Schiffe.) | 1118 | — | 867 (und 200—300 Schiffe leer.) |
| Bremen u. Bremerhaven | 701 | — | 878 |
| Brake | 74 | — | 113 |
| Den Sund paſſirten | 778 | — | 991 |
| = Schleswig-Holſtein-ſchen Canal | 571 | — | 674 |
| Kiel | — | 23 | 6 |
| Lübeck | 11 | 10 | 18 |
| Stettin | 85 | — | — |
| Danzig | 132 | 22 | 109 |
| Pillau (Königsberg) | 63 | 62 | 113 |
| Libau | 7 | — | — |
| Riga | 103 | 106 | 153 |
| Oſtende | 4 | 1 | 9 |
| Antwerpen | 235 | — | 297 |
| Kronſtadt (St. Petersburg) | — | — | 100 |
| Memel | — | — | 28 |
| Swinemünde | — | — | 80 |
| Greifswalde | — | — | 18 |
| Stralſund | — | — | 35 |
| Warnemünde (Roſtock) | — | — | 49 |
| Bergen | — | — | 55 |
| Barcelona | — | — | 7 |
| Torrevecchia | — | — | 2 |

Digitized by Google

| | 1845 | | 1846 |
|---|---|---|---|
| | kamen an. | gingen ab. | kamen an. |
| Genua | — | — | 3 |
| Livorno | — | — | 4 |
| Malta | — | — | 4 |
| Trieſt | — | — | 3 |
| Fiume | — | — | 1 |
| Zengg | — | — | 1 |
| Venedig | — | — | 2 |
| Bosporus | — | — | 37 |
| Sulina=Mündung | — | — | 3 |
| Galacz | — | — | 2 |
| Sandwich=Inſeln | — | — | 1 |

(Verkehr der Hannoverſchen Schiffe in den Preußiſchen Häfen im Jahre 1843.)

Eingelaufen 420 Schiffe zu 21,097 Laſtengehalt.
Ausgelaufen 421 „ „ 21,524 „

Digitized by Google

**Anlage F.**

# II. Schiffsbau.

## 1 8 4 7.

### A. Seeſchiffe.

| | Im Neubau begriffen Ende 1846 | Neu aufgelegt im Jahre 1847 | Zuſammen | Vollendet im Jahre 1847 | Laſtengehalt der vollendeten Schiffe | Bleiben im Bau begriffen | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Landdroſtei Aurich | 27 | 48 | 75 | 40 | — | 35 | 50 Schiffswerften für See- u. Flußſchiffe. Darunter Stadt Emden vollendet im Jahre 1847 5 Schiffe von 58. 64. 68. 90 u. 93 Rockenlaſten; im Bau begriffen 3 Schiffe von 32.75 u. 150 Rockenlaſten. |
| 2. Landdroſtei Stade. | 4 | 15 | 19 | 10 | 994½ | 9 | 50 Schiffswerften für See- u. Fluß-Schiffe. |

### B. Flußſchiffe.

| | Im Neubau begriffen Ende 1846 | Neu aufgelegt im Jahre 1847 | Zuſammen | Vollendet im Jahre 1847 | Laſtengehalt der vollendeten Schiffe | Bleiben im Bau begriffen | Bemerkungen. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Landdroſtei Aurich | 6 | 19 | 25 | 18 | — | 7 | |
| 2. Landdroſtei Stade | 15 | 19 | 34 | 23 | 291½ | 11 | |



Digitized by Google

**Anlage 6.**

## Schreiben des Herrn Profeſſors Waitz vom 21. November 1848 an die Redaction der Schleswig-Holſteinſchen Zeitung.

### Art. IV. des Verfaſſungs-Entwurfs, über Handels- und Schifffahrts-Anſtalten betr.

*P. P.*

„Die Vorſchläge des Verfaſſungs-Ausſchuſſes ſind in vollem Einverſtändniſſe mit dem Handelsminiſter Duckwitz gemacht. Alle diejenigen Deputirten Norddeutſcher Küſtenländer, die Mitglieder des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes waren, haben denſelben beigeſtimmt; ſie beruhten auf den Grundſätzen, welche in England und Nordamerika ſich auf das Vollkommenſte bewährt haben. Dem gegenüber ſtellte ein Theil des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes, der alles Heil in einem theoretiſchen Centraliſiren findet, das Syſtem Frankreichs, welches ſelbſt dieſem durch und durch centraliſirten Staate nichts geholfen hat, und doch wahrlich einem Bundesſtaate, wie Deutſchland es ſein ſoll, am Wenigſten angemeſſen ſein würde.

Unſere Hafenſtädte wären in eine wahrlich nicht zu beneidende Lage gekommen, wenn dieſe Angelegenheiten ſammt und ſonders durch die binnenländiſche Centralgewalt hätten beſorgt werden ſollen, während dieſer Alles überwieſen iſt, was die einheitliche handelspolitiſche Leitung ſichert. Der Vorſchlag des volkswirthſchaftlichen Ausſchuſſes fand keine 150 Stimmen in der Verſammlung.“ ꝛc.

Digitized by Google

Anlage H.

# Ueberſicht
über
# die Hannoverſchen Eiſenbahnen
im Januar 1848.

Digitized by Google

| | Bezeichnung der Bahnen | Bemerkung, deren Vollendung betreffend | Länge in geogr. Meilen | Angabe der Bahnhöfe | Angabe der Anhalteſtellen | Haupt=Fluß=Übergänge |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Hannover=Braunſchweig | eröffnet 19. Mai 1844. | 5,70 Hann.<br>2,46 Brſchw.<br>8,16 | Hannover<br>Lehrte<br>Peine<br>Vechelde<br>Braunſchweig | Misburg<br>Hämeler=Wald | Aue<br>Fuſe |
| 2. | Lehrte=Hildesheim | eröffnet 12. Juli 1846. | 3,36 | Lehrte<br>Hildesheim | Sehnde<br>Algermiſſen<br>Harſum | |
| 3. | Lehrte=Harburg | eröffnet 15. Octbr. 1845 bis Celle,<br>1. Mai 1847 bis Harburg | 20,83 | Lehrte<br>Burgdorf<br>Celle<br>Uelzen<br>Bevenſen<br>Lüneburg<br>Winſen<br>Harburg | Ehlershauſ.<br>Eſchede<br>Unterlüß<br>Suderburg<br>Emmendorf<br>Bienenbüttel<br>Bardowieck<br>Stelle | Fuſe<br>Aller<br>Gerdau<br>Ilmenau<br>Ilmenau |
| 4. | Hannover=Minden. | eröffnet 15. Octbr. 1847. | 3,41 Hann.<br>1,41 Heſſiſch<br>3,36 Lipp.<br>0,58 Preuß.<br>8,76 | Hannover<br>Wunſtorf<br>Stadthag.<br>Bückeburg<br>Minden | Seelze<br>Haſte<br>Lindhorſt<br>Kirchhorſten | Leine<br>Aue |
| 5. | Wunſtorf=Bremen | eröffnet 12. Decbr. 1847. | 13,57 | Wunſtorf<br>Neuſtadt<br>Nienburg<br>Eyſtrup<br>Verden<br>Achim<br>Bremen | Linsburg<br>Dörverden<br>Langwedel<br>Sebaldsbrück | Aue<br>Aller |
| | | | =54,68 | | | |

Digitized by Google

| An Transportmitteln ſind vorhanden: Locomotiven | Perſonenwagen | Güterwagen | Zahl der Gleiſe ſämmtlich mit 4′ 8½″ engl. Spurweiten | Bemerkung über die Verbindung der Bahnen: mit andern Eiſenbahnen im Zuſammenhang der Gleiſe | mit Hauptſtraßenzügen | Bemerkung, die Steigungs- und Krümmungs-Verhältniſſe betr. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 65 | 187 | mit Einſchluß der im Bau begriffenen etwa 1100 | 2 Gleiſe | in Braunſchw. mit der Bahn nach Magdeburg | in Hannover nach Göttingen Kaſſel, Frankfurt. | $1/555$ ſtärkſte Steigung 2220′ rheinl. kleinſter Halbmeſſer. |
| | | | 1 Gleis für 2 Gleiſe vorbereitet | in Lehrte mit den Bahnen nach Hannover Harburg, Braunſchweig | in Hildesheim mit der Straße über Alfeld nach Göttingen ꝛc. | $1/300$. 3000′. |
| | | | 1 Gleis für 2 Gleiſe vorbereitet | in Lehrte mit den Bahnen nach Hannover, Braunſchweig Hildesheim. | in Harburg mit der Dampfſchifffahrt auf der Elbe nach Hamburg | $1/300$. 3000′. |
| | | | 2 Gleiſe das 2. Gleis indeß noch unvollendet | in Minden mit der Bahn nach Köln. | | $1/300$. 3000′. |
| | | | 1 Gleis für 2 Gleiſe vorbereitet | in Wunſtorf mit der Bahn nach Minden und Köln. | in Bremen mit der Straße nach Oldenburg und Oſtfriesland. | $1/300$. 3000′. |

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

THE BORROWER WILL BE CHARGED AN OVERDUE FEE IF THIS BOOK IS NOT RETURNED TO THE LIBRARY ON OR BEFORE THE LAST DATE STAMPED BELOW. NON-RECEIPT OF OVERDUE NOTICES DOES NOT EXEMPT THE BORROWER FROM OVERDUE FEES.

CANCELLED

Google

Ger 2172.10.118
Bemerkungen gegen die beschlusse d
Widener Library 002846163
3 2044 086 054 780
Digitized by Google